SKRZYDLATA POLSKA

NR 24 (623) • 16. VI. 1963 r. CENA 2 zł

W numerze:

LUDZIE I MASZYNY

•

MECHANICY -WSPÓŁTWÓRCY LOTNICZYCH OSIĄGNIĘĆ

•

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

- ODRZUTOWE SAMOLOTY DYSPOZYCYJNE
- CZY SPADOCHRONOWY SPORT WYCZYNOWY W POLSCE ISTNIEJE?
- W SPRAWIE OBOZÓW I ZAWODÓW
- PIERWSZE MIEJSCE

O mechanikach lotniczych, ich pracy, troskach i radościach, czytaj na stronach 5, 6 i 7 tego numeru.

Foto: W. FOGIEL

MŁODZIEŻ ATAKUJE POZYCJE MISTRZÓW

Specjalny wysłannik „Skrzydlatej" red. J. Pomianowski telefonuje z Leszna:

Dnia 2 czerwca br na lotnisku Centrum Szybowcowego w Lesznie Wlkp rozpoczęły się IX Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Na starcie stanęło 39 zawodników, z których 27 lata na szybowcach „Fokach", a 12 na „Jaskółkach". Bezpośrednio po otwarciu zawodów, którego dokonał prezes ZG APRL Stefan Antosiewicz, piloci wystartowali do pierwszej konkurencji. Był nią przelot prędkościowy Leszno—Gniezno Leszno, 2 x 103 km. Warunki były trudne na pierwszym odcinku wiał silny wiatr. Przelot ukończyło 13 zawodników. Najszybszy był Marian Gorzelak — 65,8 km/h — 1 000 pkt, przed Jerzym Adamkiem 53,3 km/h i Julianem Ziobro — 52,9 km/h.

Następnego dnia doskonałe warunki termiczne skłoniły kierownictwo sportowe do wyznaczenia przelotu po trasie trójkąta 500 km: Leszno—Łask—Jaksice—Leszno. Niestety, między Łaskiem i Jaksicami zawodnicy napotkali na ławicę chmur warstwowych, która zmusiła ich do znacznego zmniejszenia prędkości przelotowej i do mety nikt nie doleciał. Zwyciężył Wiktor Sznurowski — 495 km — 678 pkt., drugi był Edward Makula — 485 km, trzeci Jan Wróblewski — 475 km.

Trzeci dzień mistrzostw przyniósł trzecią konkurencję, tym razem krótszą, ponieważ warunki się pogorszyły. Prędkościowy przelot Leszno Mirosławice—Leszno (2 x 99 km) ukończyli wszyscy zawodnicy. Tryumfował Rajmund Jakub — 84,8 km/h — 1 000 pkt, drugi był Adam Witek 84 km/h, trzeci Henryk Muszczyński — 82,8 km/h.

Po trzech konkurencjach liderem IX SMP jest młody pilot z Bydgoszczy — Jan Wróblewski, który zdobył 2 450 pkt. Dalsze miejsca zajmują: 2. Rajmund Jakub 2 414 pkt, 3. Marian Gorzelak — 2 400. 4. Edward Makula — 2 345 pkt, 5. Adam Witek — 2 295 pkt. Najlepszy z pilotów latających na „Jaskółkach" — Ludwik Merło, zajmuje 18 miejsce — 1 524 pkt.

Dziesiątego zawodnika dzieli tylko 338 pkt od pierwszego. Walka jest zacięta.

Na zdjęciu: Szybowce na lotnisku w Lesznie, w oczekiwaniu na start.

Foto: B. Koszewski

OBRADY COSPAR W WARSZAWIE

W dniach od 3 do 12 czerwca odbyły się w Warszawie obrady VI Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowego Komitetu Badań Przestrzeni Kosmicznej — COSPAR (Commitee on Space Research). W obradach brali udział wybitni przedstawiciele świata nauki z kilkudziesięciu krajów Europy, Ameryki, Afryki i Australii. Uczeni Chińskiej Republiki Ludowej uczestniczyli jako obserwatorzy. Podczas trwania sesji odbyły się trzy sympozja naukowe, poświęcone m. in. życiu w przestrzeni kosmicznej, biologii i wykrywaniu życia w Kosmosie.

Kierownicy delegacji: radzieckiej prof. A. Błagonrawow i amerykańskiej dr R. Porter udzielając wywiadu przedstawicielowi PAP stwierdzili, że istnieją perspektywy bliskiej współpracy między ZSRR a USA, szczególnie w wymianie badań meteorologicznych, łączności za pomocą satelitów przekaźnikowych oraz badań magnetyzmu ziemskiego.

Prof. Błagonrawow w jednym ze swoich referatów omówił szeroko radzieckie osiągnięcia lotów kosmicznych, podając nieznane dotąd szczegóły o bliźniaczym locie Popowicza i Nikołajewa. Amerykanie na jednej z konferencji prasowej zapowiedzieli, że w roku przyszłym USA zamierzają wysłać „Satelitę biologicznego", przeznaczonego wyłącznie do badań wibracji i promieniowania na organizmy żywe.

Obrady COSPAR cieszyły się dużym zainteresowaniem społeczeństwa, a nasza prasa codzienna informowała o przebiegu zjazdu na czołowych kolumnach, co było niewątpliwie wyrazem zrozumienia roli, jaką odgrywają badania przestrzeni kosmicznej, szczególnie gdy prowadzone mogą być w pokojowym współzawodnictwie. (b)

Piękny jubileusz kpt. K. Długaszewskiego 40 lat pracy pilota

Na płycie Centralnego Portu Lotniczego Okęcie w Warszawie stoi spora grupa osób. W rękach kwiaty, uroczysty nastrój, liczne lotowskie mundury. Do lądowania podchodzi IŁ-14 wiozący pasażerów z Krakowa. W kabinie uśmiechnięta twarz kapitana pilota Klemensa Długaszewskiego, który właśnie dziś, w dniu swego jubileuszu, pilotuje samolot z Krakowa. Zdziwieni pasażerowie dowiadują się dopiero na Okęciu, że lecieli ze sławnym jubilatem.

1 czerwca minęła 40 rocznica pracy pilota Klemensa Długaszewskiego, który jako jeden z pierwszych w Polsce zasiadł za sterem samolotu. Wylatał ogółem 21 tys. godzin, i przeleciał 4,5 mln. km.

Przyjaciele i koledzy wręczają mu wiązanki kwiatów, przedstawiciele Dyrekcji PLL „LOT" kosz kwiatów i pismo gratulacyjne, Zarząd Główny Aeroklubu PRL przekazał Dyplom Uznania za długoletnią pracę w lotnictwie.

Gratulacje składają przedstawiciele wszystkich służb LOT-u, lotniska Okęcie, dyrektor przedstawicielstwa Aerofłotu w Polsce M. Grigorian i wielu, wielu innych. W serdecznych słowach, pełen wzruszenia, dziękuje zebranym kpt. Długaszewski.

A później „lampka wina". Na stole piękna statuetka Syreny z plakietką: „Drogiemu koledze, kapitanowi Klemensowi Długaszewskiemu, z okazji Jubileuszu 40-lecia pełnej poświęcenia pracy w lotnictwie komunikacyjnym

Personel Latający PLL „LOT"

Odczytano liczne telegramy gratulacyjne, m. in. od dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK.

Jubilat, zasłużony dla rozwoju lotnictwa komunikacyjnego pilot, wychowawca licznej kadry młodych polskich pilotów, rozpoczął nowy rok ofiarnej pracy.

Do życzeń z całej Polski dołącza się również zespół Redakcji „Skrzydlatej".

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

W DNIACH od 1 do 10 czerwca br. czynna była w Warszawie (w hallu Przedsiębiorstwa Projektowania i Dostaw Inwestycyjnych) wystawa prac laureatów konkursu „Mistrz Techniki — Warszawa 1962", zorganizowanego przez redakcję „Życia Warszawy", o którym pisaliśmy w poprzednich numerach. Pokazano na niej m. in. model odrzutowego samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra". Zdobywca pierwszej nagrody, Mistrz Techniki 1962, główny konstruktor tego samolotu doc. inż. Tadeusz Sołtyk odpowiadał na wystawie (3 czerwca br.), w ramach dyżurów autorów prac, na pytania zainteresowanych.

Uprzednio jeszcze, 28 maja br., doc. Sołtyk bawił w swym rodzinnym mieście — Radomiu, do którego przybył na zaproszenie tamtejszej Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej i redakcji „Życia Radomskiego". Spotkał się on tam z rektoratem, wykładowcami i studentami WSI, redakcją „Życia Radomskiego" i jej czytelnikami oraz był gościem kadry Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury.

★

SEJMOWA Komisja Komunikacji i Łączności zapoznała się na swym ostatnim posiedzeniu z udziałem resortu komunikacji w pracach Stałej Komisji Transportu RWPG. Komisja ta powstała w 1959 r. i ma swą siedzibę w Polsce. Odbyła już 11 posiedzeń i opracowała około 150 tematów problemowych. W zakresie transportu lotniczego prace jej dotyczyły baz remontowych, lotnisk i linii lotniczych. Za podstawę zaopatrzenia towarzystw lotniczych krajów RWPG przyjęto radziecką produkcję samolotów i jej najnowsze maszyny. Delegacja polska uczestniczy aktywnie w pracach Stałej Komisji Transportu RWPG. Sejmowa Komisja Komunikacji i Łączności wyraziła uznanie i poparcie dla działalności przedstawicieli Polski w tej Komisji.

★

MUZEUM Techniki NOT w Warszawie zamierza przy pomocy wojska zorganizować wielką, specjalną wystawę lotniczą poświęconą 20-leciu Ludowego Wojska Polskiego i 20-leciu Ludowego Lotnictwa Polskiego. Przy pomocy Wojsk Lotniczych oraz w uzgodnieniu z Ministerstwem Oświaty, Muzeum Techniki przewiduje również w swych planach zorganizowanie wielkiej wystawy pt. „Astronautyka dla szkół".

★

PLL LOT ma ponad 100 pracowników spośród personelu latającego, którzy przelecieli milion kilometrów; w tym 8 pilotów ma na swym koncie ponad 3 miliony km, a 49 (piloci, radionawigatorzy i stewardessy) — ponad 2 miliony km. Najstarszy wśród pilotów — Klemens Długaszewski, obchodził 1 czerwca br. 40-lecie swej lotniczej pracy, w czasie której przeleciał ponad 4 mln km.

★

ROZSZERZONE Prezydium Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa i Budowy DoAKtualności z KRAJU 2— mu Lotnika, działającej przy APRL, odbyło swe kolejne zebranie w dniu 29 maja br. Na posiedzeniu przedyskutowano pierwszy program użytkowy i funkcjonalny Domu Lotnika w Warszawie oraz omówiono sprawę przejęcia hangaru na lotnisku w Krakowie dla celów muzealnych.

★

AEROKLUB Kielecki zorganizował w dniach 25—26 maja br. tzw. dni otwartego lotniska, umożliwiając miejscowej młodzieży i starszym zapoznanie się z pracą na lotnisku, sprzętem lotnictwa sportowego, a nawet doznanie podniebnych wrażeń.

★

W STALOWEJ WOLI odbyło się ósme z kolei Walne Zgromadzenie tamtejszego aeroklubu, na którym podsumowano dorobek roku ubiegłego oraz przedyskutowano aktualne zagadnienia działalności klubu. W 1962 r. piloci samolotowi tego aeroklubu wylatali 511 godzin, szybownicy natomiast wykonali 3 600 lotów w łącznym czasie 703 godzin i przelecieli ogółem 4 215 km Dyrektora naczelnego miejscowej huty inż. M. Zielińskiego wybrano na zgromadzeniu prezesem honorowym Aeroklubu Stalowa Wola.

★

NOWY numer miesięcznika Sekcji Lotniczej SIMP „Techника Lotnicza", tym razem w połączonym wydaniu za kwiecień i maj (4—5), ukazał się w nowej, zmienionej graficznie okładce (dwubarwna).

★

PILOCI szybowcowi Aeroklubu Gdańskiego: Doroszewicz i Kurski wykonali 2 czerwca br. przeloty docelowe z Gdańska do Leszna Wlkp. o długości 300 km. Obaj zdobyli warunki diamentowe do złotej odznaki szybowcowej.

★

PILOT doświadczalny Adam Zientek i mgr inż. Kazimierz Albin z SZD w Bielsku-Białej wyjechali do Paryża, gdzie demonstrować będą na Międzynarodowym Salonie Lotniczym szybowiec „Foka", m. in. w locie na holu za śmigłowcem SM-1.

★

NA LOTNISKU Krywlany w Białymstoku odbyły się 2 czerwca br. IV Zawody Modeli Bezogonowych. Startowało 10 zawodników w dwóch kategoriach: szybowce i modele z napędem gumowym. W szybowcach zwyciężył J. Wójcik z Białegostoku, uzyskując 499 sek., a w kategorii modeli z napędem gumowym zwyciężył M. Październik z Gliwic, uzyskując 185 sek. Zespołowo zwyciężyło odniosła ekipa białostocka, uzyskując wynik 1 144 pkt. i zdobywając puchar przechodni Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Białostockiego. Organizacja zawodów bardzo sprawna. (jk)

LUDWIK MERŁO NAJLEPSZYM SZYBOWNIKIEM POMORZA

W dniach 23—27 maja br. Aeroklub Bydgoski zorganizował na terenie Fordonu IV Zawody Szybowcowe o Mistrzostwo Pomorza. Słabe warunki meteorologiczne pozwoliły na zaliczenie tylko trzech konkurencji: przelotu prędkościowego po trasie trójkąta 215 km (zamienionego na przelot po wyznaczonej trasie), trójkąta 103 km i docelowo-powrotnej 110 km.

Zwycięzcą zawodów został **Ludwik Merło** (Bydgoszcz), który zdobył 2 444 punkty. W dalszej kolejności uplasowali się: 2. **Adam Barycza** (Toruń) — 1 727 pkt. 3. **Tadeusz Głazowski** (Inowrocław) — 1 727 pkt. 4. **Tadeusz Farsewicz** (Bydgoszcz) — 1 610 pkt. 5. **Ryszard Jarzębski** (Inowrocław) — 1 574 pkt. Ogółem startowało 18 zawodników z czterech aeroklubów. Zespołowo pierwsze miejsce zajął Aeroklub Bydgoski (4 054 pkt.) przed Inowrocławiem i Toruniem.

(pj)

Nasi korespondenci piszą

Wrocław

Dnia 28 kwietnia 1963 r. na lotnisku cywilnym we Wrocławiu odbyły się II Zawody Modeli Latających o puchar przechodni Dolnośląskiej Komendy Chorągwi Harcerstwa. W zawodach udział wzięło 197 modelarzy; startowali harcerze, modelarze zrzeszeni w modelarni Ligi Obrony Kraju, aeroklubów, świetlic przyzakładowych oraz modelarze amatorzy, nie zrzeszeni w żadnych modelarniach.

A oto wyniki zawodów: zespołowo pierwsze miejsce zajęła ekipa harcerska Harcerskiego Szczepu Lotniczego Błyskawica przy Aeroklubie Wrocławskim (864 pkt), zdobywając puchar przechodni, drugie miejsce zajęła ekipa modelarska świetlicy WSK-Psie Pole (692 pkt) oraz trzecie miejsce — ekipa Hufca Strzelin (558 pkt). Indywidualnie pierwsze miejsce zdobył dh Jan Kęsoń ze szczepu Błyskawica (304 pkt), uzyskując w tej kategorii modeli tytuł Mistrza Dolnego Śląska, drugie miejsce zdobył dh Tadeusz Borowik również ze szczepu Błyskawica (284 pkt), uzyskując tytuł V-ce Mistrza Dolnego Śląska, natomiast trzecie miejsce zajął Henryk Bednarz — świetlica WSK Psie Pole (279 pkt). Zawodnicy otrzymali nagrody indywidualne do 15 miejsca i dyplomy, natomiast zespołowo dyplomy do 5 miejsca.

hm R. Komorowski

Szczecin

Walne Zgromadzenie sprawozdawcze Aeroklubu Szczecińskiego odbyło się w Oficerskim Klubie Garnizonowym w Szczecinie w dniu 4 maja 1963 roku. Z referatu odczytanego przez prezesa Aeroklubu Szczecińskiego — Stanisława Siewierskiego wynikało, że:

— Aeroklub posiada 16 kół lotniczych, przy których istnieje 16 modelarni skupiających 150 modelarzy;
— Porównując rok ubiegły do roku 1961 aeroklub szkoląc pilotów szybowcowych i samolotowych oraz skoczków spadochronowych wydatkował mniej pieniędzy niż w roku porównawczym; wzrósł tylko nieznacznie koszt wyszkolenia jednego modelarza;
— Piloci Aeroklubu Szczecińskiego brali udział w pochodzie 1-Majowym zarówno na ziemi, jak i w powietrzu (przelatując nad trybuną w szyku 3 samolotów typu CSS-13 z flagami).

W dyskusji członkowie Aeroklubu Szczecińskiego postawili przed zarządem na najbliższy okres następujące zadania:

— Nawiązać łączność z organizacjami społecznymi i młodzieżowymi, a w szczególności z ZMS i ZHP, w celu bliższej współpracy i rozwijania działalności lotniczej wśród młodzieży;
— Ożywić pracę i działalność istniejących już kół lotniczych poprzez przydzielenie do tych kół jako opiekunów pilotów aeroklubu, którzy by odpowiadali za całokształt pracy tych kół i ich systematyczną łączność z Aeroklubem Szczecińskim;
— Zorganizować nowe koła lotnicze w większych skupiskach młodzieży, a szczególnie w szkołach;
— Rozszerzyć propagandę lotniczą w terenie przez organizowanie pokazów lotniczych i związanych z tym imprez.

Bronisław Dzido

Świdnik

Pilot Aeroklubu Robotniczego w Świdniku Zbigniew Prandota wykonał w dniu 7 maja br. lot na szybowcu „Mucha-Standard", osiągając w termice burzowej wysokość 5400 m. Jest to do chwili obecnej największa wysokość na szybowcu, jaką osiągnięto na lubelszczyźnie. Pil. Zb. Prandota lotem tym uzupełnił warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej i uzyskał drugi diament (przewyższenie).

Tadeusz Chwałczyk

Toruń

Przed paroma tygodniami szybownicy Torunia podsumowali wyniki całorocznych zawodów szybowcowych aeroklubu regionalnego za sezon 1962. Idea rozegrania tego typu imprezy zrodziła się w Toruniu jesienią 1961 r. Jej bezpośrednim celem było zdopingowanie i właściwa ocena pracy i przydatności członków dla aeroklubu.

Regulamin całorocznego współzawodnictwa obejmuje: 1. Pracę warsztatową; 2. Pracę społeczną; 3. Prace zlecone; 4. Udział w lotach przy wykonaniu minimum 1. lotu; 5. Loty za wyciągarką; 6. Przeleciane kilometry; 7. Postawa społeczno-moralna.

W wyniku współzawodnictwa wykonano szereg pomocy naukowych i prac zleconych. Punktacja regulaminu honorowała szczególnie pracę społeczną i z zadowoleniem możemy stwierdzić, iż pośród zwycięzców znaleźli się naprawdę wartościowi członkowie aeroklubu. Zdaniem autora istnieje konieczność prowadzenia tego rodzaju współzawodnictwa jako jednej z form kształtowania pozytywnego stosunku pilotów do swego aeroklubu. Wielu pilotów posiada nieujawnione dotąd możliwości wniesienia wkładu pracy i środków dla dobra aeroklubu. Należy im się właściwa ocena i nagroda za ten trud. Aeroklub postanowił wyróżnić zwycięzców dyplomami oraz nagrodami rzeczowymi.

A oto pierwsza piątka wyróżnionych: 1. Józef Górecki — lat 20, pil. szyb. II kl. — uczeń; 2. Andrzej Jeśmanowicz — lat 19, pil. szyb. II kl. — student Uniw.; 3. Henryk Jaskólski — lat 40 — pil. szyb. III kl. — inżynier; 4. Bogdan Rudzki — lat 29, pil. szyb. III kl. — lek. med.; 5. Edward Sosnowski — lat 20, pil. szyb. II kl. — prac. umysłowy.

Kierownictwo Aeroklubu Pomorskiego pragnie podziękować tą drogą wszystkim pilotom szybowcowym, którzy przyczynili się do wykonania planów państwowych i podniesienia wyczynu sportowego w naszym aeroklubie.

Zbigniew Kudzewicz

Krosno

Na otwartym zebraniu-naradzie POP przy CWL w Krośnie, z udziałem całej załogi, przeanalizowano i przedyskutowano działalność CWL na przełomie ostatnich lat, w wyniku czego podjęto uchwałę zmierzającą do unowocześnienia profilu pracy wyszkoleniowej i metodycznej CWL z dostosowaniem do nowoczesnych wymogów lotnictwa sportowego.

Między innymi zobowiązano aktyw związkowo-partyjny i kierownictwo centrum do załatwienia w ZG APRL przydziału radiostacji do prowadzenia lotów wg, systemu ślepego lądowania i wprowadzenia tego rodzaju szkolenia do programu CWL.

Ponadto CWL rozpocznie działalność publicystyczno-wydawniczą w zakresie szkolenia lotniczego.

Zbigniew Welsch

Do i od Redaktora

TB-7 ZAMIAST TB-3

Szanowny Panie Redaktorze!

Chcę zwrócić uwagę na pewną niedokładność w jednym z numerów „Skrzydlatej Polski". Tekst opowiadania „Niezwykłe spotkanie", zamieszczonego w n-rze 19 z dnia 12.V. br., mówi o załodze radzieckiego samolotu bombowego TB-3, natomiast na ilustracji odnoszącej się do tego opowiadania przedstawiony jest inny radziecki samolot bombowy — mianowicie TB-7.

Oba te samoloty wywodzą się z biura konstrukcyjnego AN Tupolewa i mają podobną ogólną koncepcję: czterosilnikowe bombowce w układzie dolnopłata, znacznie się jednak od siebie różnią.

Samolot TB-3, noszący też oznaczenie ANT-6, został zbudowany ok. r. 1930, rozporządzał prędkością 190 km/h późniejsze wersje — 250 km/h) i udźwigiem bomb 3000 kG. W latach 30. był budowany seryjnie i brał udział w początkowych fazach wojny, choć już był wtedy przestarzały.

Samolot TB-7, oznaczany też od nazwisk Tupolewa i Petlakowa ANT-42 i Pe-8, był w czasie wojny nowoczesnym bombowcem z chowanym podwoziem i uzbrojeniem obejmującym działka szybkostrzelne, o prędkości przelotowej rzędu 450 km/h, udźwigu bomb prawie 4000 kG i pułapie 9000 m. Niektóre jego wersje były wyposażone w silniki Diesla o mocy 1600 KM. Na samolotach tych dokonano wielu dalekich rajdów bombowych na Niemcy i kraje okupowane, a także wykonano szereg przelotów do Anglii i USA.

Wspomniany rysunek zniekształca proporcje samolotu w stosunku do sylwetek stojących przy nim ludzi, „pomniejszając" go znacznie: rozpiętość skrzydeł samolotu TB-7 wynosiła 40 m, długość kadłuba — 25 m, wysokość — ok. 5 m, był on więc większy od współczesnych mu amerykańskich „latających fortec" czy angielskiego „Lancastera".

Piotr Kwiatkowski
Warszawa-Żoliborz

Echa Lotnia

CORAZ WIĘCEJ I BEZPIECZNIEJ

Zagraniczna fachowa prasa lotnicza doniosła niedawno, że towarzystwa lotnicze 98 państw — członków ICAO (bez Związku Radzieckiego i Chin Ludowych, których przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej nie należą do tej organizacji) przewiozły w roku ubiegłym 123 miliony pasażerów, to jest o 11 procent więcej niż w 1961 r. Jeżeli do tego dodamy ilość pasażerów przewiezionych w 1962 r. przez „Aeroflot" — 27 mln, uczyni to w sumie 150 milionów pasażerów. Przewozy towarowe zeszłego roku wzrosły natomiast o 19 procent, osiągając najwyższy wskaźnik wzrostu w ciągu ostatnich 10 lat. Prognozy na rok bieżący przewidują dalszy wzrost przewozów pasażerskich na liniach lotniczych — o około 13 milionów osób.

Z tego wynika, że coraz więcej ludzi podróżuje na świecie samolotami, dodajmy: coraz więcej i bezpieczniej. Bo oto dysponujemy danymi statystycznymi za pierwszy kwartał br., z których wynika, że w okresie tym poprawiło się znacznie bezpieczeństwo lotów w komunikacji rozkładowej i charterowej. Wskaźnik wypadków śmiertelnych w katastrofach lotniczych (ilość wypadków śmiertelnych na wykonane 100 mln pasażero-kilometrów) był niższy niż w jakimkolwiek kwartale ubiegłego roku.

Szczególnie dobre rezultaty osiągnięto w komunikacji pozarozkładowej. I tak, na przykład w I kwartale br. było tylko 5 katastrof lotniczych i 4 wypadki śmiertelne, podczas gdy w I kwartale 1962 r. — na 8 katastrof i 206 wypadków śmiertelnych, w II kwartale ub. r. — 10 katastrof i 169 wypadków śmiertelnych, w III kwartale ub. r. — 16 katastrof i 63 wypadki śmiertelne, a w ostatnim kwartale 1962 r. — 11 katastrof i 41 wypadków śmiertelnych.

Można więc z całą pewnością stwierdzić, że latamy coraz więcej i coraz bezpieczniej — także i w Polsce, gdyż przytoczone tu liczby i wskaźniki bezpieczeństwa podróży lotniczej zawierają w sobie również dane z działalności polskich linii lotniczych.

IKARUS

Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

* **Jednym** z najnowszych samolotów sportowych lotnictwa Indonezji jest jednomiejscowy dolnopłat NU-35 „Kunang". Silnik — samochodowy od „Volkswagena". Rozpiętość — 7,29 m; wysokość 1,80 m; ciężar w locie — 337 kG; prędkość podróżna — 130 km/h.

*

* **Czechosłowacja** sprzedała Finlandii parę samolotów Z-125 i Z-226, a ostatnio również pierwszy samolot Z-326. Do Maroka — sprzedany został pierwszy samolot L-40 „Meta-Sokol", do Anglii zaś L-200 „Morava", która pokazana była na wystawie w Biggin Hill.

*

* **1 Międzynarodowy** Zlot Motoszybowców w Austrii odbył się w dniach 23—26 maja br. na lotnisku Wels.

Szybownictwo

* **Szybownicy** radzieccy ustanowili szereg nowych rekordów ZSRR. M. in. Leonid Jemielianow (Wilno) osiągnął na szybowcu A-11 wysokość absolutną 6 110 m (przewyższenie 5 050 m), zaś Anna Samosadowa, na szybowcu „Blanik" z pasażerką, uzyskała wysokość absolutną 3 040 m (przewyższenie 2 780 m).

*

* **Aeroklub** NRD postawił członkom szybowcowej kadry narodowej szereg zadań do wypełnienia w roku 1963. I tak: Adolf Daumann — ma poprawić rekord świata w przelocie docelowym, Horst Rakowski — rekord świata w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym oraz na trójkącie 100 km (jednom.), Klaus König — trójkąt 200 km, Manfred Blauert — trójkąt 300 km, Udo Elke — trójkąty 200 i 300 km (DI i D2), Reinhard Woelk — docel 500 km oraz trójkąty 200 i 300 km (DII).

Militaria

* **W końcu** roku 1963 ma odbyć pierwszy lot prototyp indyjskiego odrzutowego samolotu treningowego HJT-16. Przewidywana jest budowa serii wstępnej w ilości 24 sztuk a potem większej serii 100 sztuk. Rząd Indii liczy na późniejszą sprzedaż samolotów tego typu na rynku południowo-wschodniej Azji.

*

* **Pierwszy** zachodnioniemiecki myśliwiec pionowego startu VJ-101C wykonał już serię lotów próbnych. Samolot wykonywał próby pionowych startów i lądowań z betonowej platformy, na której położone były płyty stalowej blachy. Próby przebiegły pomyślnie.

Astronautyka

* **22 maja** br. dokonano w ZSRR wystrzelenia na orbitę Ziemi kolejnego sztucznego satelity „Kosmos-17", zaś w dniu 24 maja — wyrzucono na orbitę ziemską następnego satelitę „Kosmos-18". Na pokładach sztucznych satelitów zainstalowano aparaturę naukową przeznaczoną do badania przestrzeni kosmicznej.

Komunikacja i transport

* **W Paryżu** podano do wiadomości że „wobec odmowy amerykańskich towarzystw lotniczych poszanowania konwencji dotyczących taryf transatlantyckich, władze francuskie zostały zmuszone powiadomić towarzystwa USA, iż zastosowane będą przeciwko nim sankcje". Chodzi o to, iż pewne towarzystwa USA odmówiły dostosowania się do uchwały w sprawie podwyżki opłat, co stwarzało groźbę konkurencyjną dla innych towarzystw lotniczych.

*

* **Samolot** pasażerski Boeing-727 (prototyp) osiągnął prędkość 1 000 km/h... w locie nurkowym. Nurkowanie rozpoczął z wysokości 12 160 m. Był to jeden z serii lotów próbnych.

*

* **Kanada** zamierza do końca roku 1965 całkowicie zastąpić w eksploatacji samoloty typu „Viscount" i „Vanguard" nowymi typami maszyn, prawdopodobnie angielskimi BAC „One-Eleven" i amerykańskimi Douglas-2086, które jednak nie weszły jeszcze nawet do produkcji.

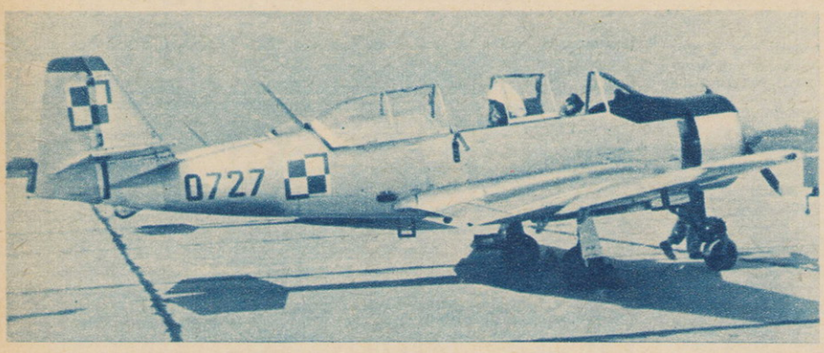
*

* **Brytyjski** minister lotnictwa oświadczył, że dyskutowane są dwa nowe projekty: suborbitalnego myśliwca dysponującego prędkością 19 000 km/h oraz odrzutowca pasażerskiego VTOL (pionowego startu), wyposażonego we wciągany wirnik typu śmigłowcowego. Rozpoczynają się już intensywne prace nad tymi projektami w Farnborough.

*

* **W Pakistanie** uruchomione zostały pasażerskie linie śmigłowcowe, z główną bazą w mieście Dacca. Jako sprzęt służą trzy śmigłowce Sikorski S-61N. Linie obsługują 12 miast.

LUDZIE I MASZYNY



Tutaj wygrzewają się w słońcu „Biesy". Foto: J. Wojciechowski

POGODA sprzyja intensywnym lotom. „Biesy" kołują na start i podchodzą do lądowania.

W górze jest ich wiele. Złośliwiec powiedziałby, że „rozpruł się z nimi worek". Ludzi ogarnęła gorączka latania. Gorąco jest na ziemi i w powietrzu. Szczególnie zaś w kabinach. Ogorzałe twarze podchorążych przykryte mikroskopijnymi kroplami potu — to widok w tym dniu charakterystyczny dla pododdziału szkolnego. Wraz z nastaniem wiosny szum silników samolotowych nie ustaje na lotnisku i w jego okolicy. „Biesy" stały się nieodłączną częścią krajobrazu. Bez nich byłoby trochę dziwnie i... smutno.

„Biesy" podchodzą do lądowania — karnie, jak na ćwiczeniach. Bo właściwie dla podchorążych są to ćwiczenia. Na razie stawiają „pierwsze kroki" w powietrzu. Wybacza się im dopuszczalne potknięcia tak jak dzieciom uczącym się chodzić. Nad ich bezpieczeństwem, nad prawidłowością wykonania skrętów, lądowania i startu czuwa nie tylko kierownik lotów kpt. **Okulski**, doświadczony pilot, ale i instruktorzy. Rozmawiając patrzą zawsze w górę. Nie z przyzwyczajenia, ale z obowiązku. Żaden nieprawidłowy ruch maszyny w powietrzu i na ziemi nie ujdzie ich uwadze.

— Czy nie za blisko? Co on robi?... — denerwuje się por. **Kolasa**. Oczy instruktora zwrócone są w kierunku skąd podchorążowie dokonawszy lotu po kręgu proszą o zezwolenie lądowania.

Dziś jest lądowanie na murawie lotniska, obok pasa startowego. Wczoraj bowiem, w czasie lądowania na betonowym pasie podchorążowie zbyt nerwowo hamowali. Nerwy młodych adeptów sztuki latania niejednokrotnie zawodzą.

Lorneta nożycowa stale w ruchu.

— 265 nie wypuścił klapy lądowania!

Gdyby to była inna maszyna — kto wie jak by się odbyło lądowanie. Instruktor biegnie do samolotu, otwiera kabinę, długo i cierpliwie tłumaczy coś swojemu uczniowi.

Po raz pierwszy odbywają samodzielne loty. Proste, bo proste — loty tylko po kręgu, ale dla początkującego ucznia, gdy potrafi się samodzielnie utrzymać w powietrzu — to bardzo wiele.

Na starcie młyn. Ruch nieopisany. Ludzie i maszyny.

Szukam pchor. Zmitrowicza. Pomaga mi w tym jego instruktor por. Kolasa.

— Gdzie jest Zmitrowicz? Jeszcze w powietrzu? Który on już lot wykonuje?

— Czwarty, obywatelu poruczniku.

— Trzeba pilnować i nie spuszczać z nich oczu — zwierza się instruktor. — Oni by w ogóle nie wychodzili z samolotów.

Zmitrowicz odpiął spadochron i zameldował się u instruktora. Jego młodzieńcza sylwetka pełna jest życia. Pierwszy w pododdziale wystartował do samodzielnego lotu. Przybył tu ze Szczecina. Ukończył Technikum Budowlane. Teraz zdobywa tajniki wiedzy, która jest potrzebna pilotowi. Marzy jak i inni, o lotach na szybszych maszynach, o lotach skomplikowanych, w pełni samodzielnych.

Pytam o ludzi, ich pracę i zainteresowania.

Piloci potwierdzają to zresztą sami, są zadowoleni z pracy w pododdziale szkolnym. Dowódca nie krępuje ich inicjatywy, nie ingeruje w ich, jak to powiedzieli, pracę „lotną". Stąd mają duże możliwości rozwijania inicjatywy. Gdy coś czasem na starcie nie „gra", załatwiają to sami, nie denerwują się, nie telefonują do sztabu, do dowódcy z prośbą o pomoc i interwencję. Są zadowoleni z zabezpieczenia technicznego lotów, latem i zimą, niezależnie od pogody.

Młodzi instruktorzy porucznicy piloci Kolasa, Wiesztort, Orczykowski, oddani są całym sercem swojej pracy. Wszystkich wymienić nie można. Przełożeni byli przeciwni temu, żeby pisać tylko o niektórych instruktorach.

— Wszyscy pracują z zapałem. Nie ma takiego który by się ociągał. Por. Kolasa na przykład zastępuje swojego przełożonego, a jednocześnie dobrze wywiązuje się ze swoich obowiązków. Tak to już u nas bywa...

Kierownik lotów nie pozwala któremuś z podchorążych lądować. „Bies" przelatuje nad lotniskiem, przechodzi w lewy skręt. Widocznie za mała odległość była od poprzedniego samolotu, który w owym czasie dotykał kołami murawy lotniska.

Przy ogłuszającej pracy silników rozmawiając trzeba niemal krzyczeć. Instruktor przegląda książkę lotów, tłumaczy, krzycząc mi wprost do ucha, które zadanie jest najtrudniejsze, ile jeszcze wysiłku muszą włożyć piloci, by podchorążowie przerobili cały program.

— To jest zadanie numer dwa, a tu — cztery... Tu, w tym miejscu — palec spoczywa na pustych rubrykach — instruktorzy będą musieli wiele latać z podchorążymi. Dziś zakreślimy następujące kratki czerwonym ołówkiem.

Rubryka pchor. Zmitrowicza jest najwięcej zakreskowana. Pchor. Miter „goni" Zmitrowicza. Rzucam spojrzeniem na nazwiska podchorążych — Wolny, Bok, Gruszyk...

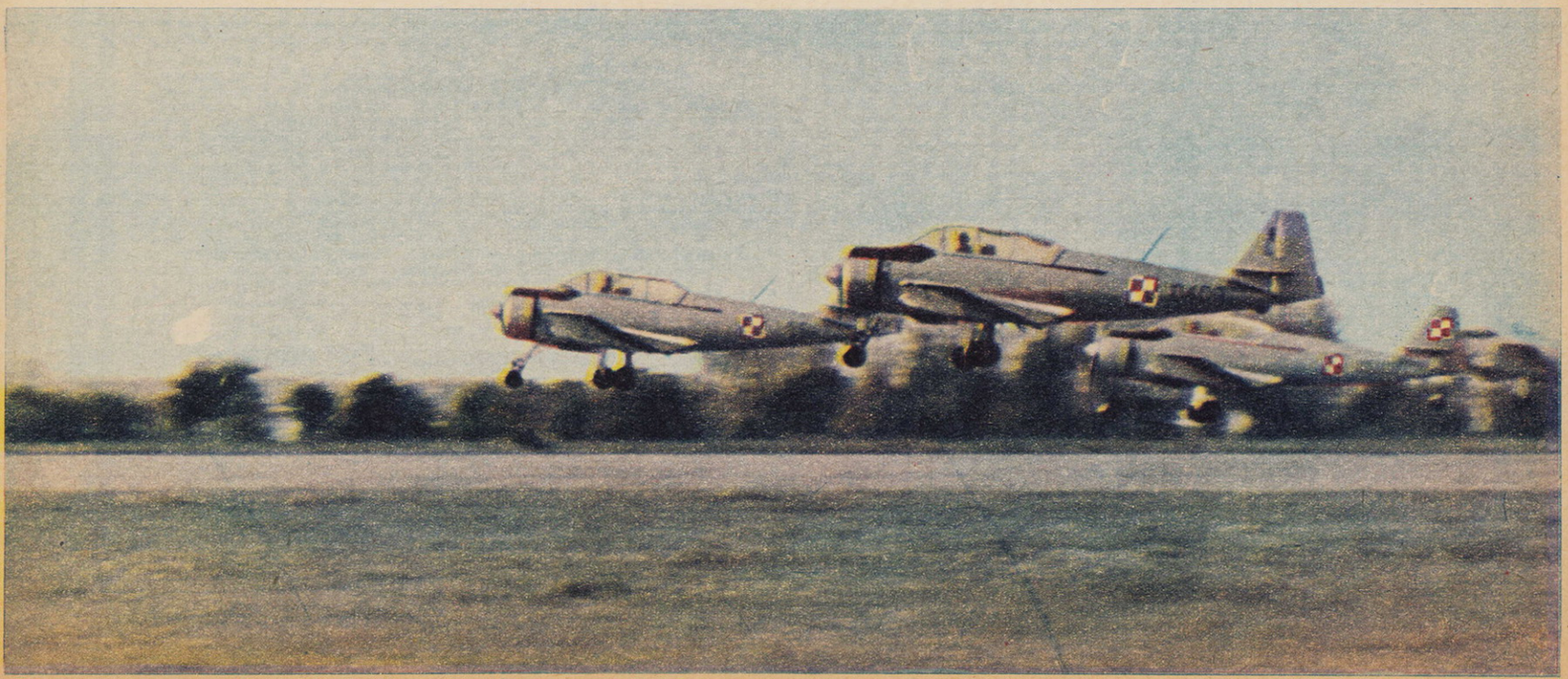
— Zasługują na wyróżnienie. Zresztą nie tylko oni mówi mi mój instruktor. — Żaden z podchorążych nie powtarzał egzaminów. Latają na ogół spokojnie, mimo, iż na razie popełniają niektórzy dopuszczalne błędy. Nikt jeszcze nie miał dodatkowych lotów. Latają, jak my to popularnie mówimy, po minimum.

Przed startem. Foto: Jerzy Tobolski

★

Wiosenne loty trwają. Od rana do późnych godzin wieczornych. Z nadejściem ciepłych, gorących dni po lotach podchorążowie i piloci udają się do pobliskiego ośrodka sportów wodnych, by nabrać sił do następnych lotów.

HENRYK SZCZYPEK

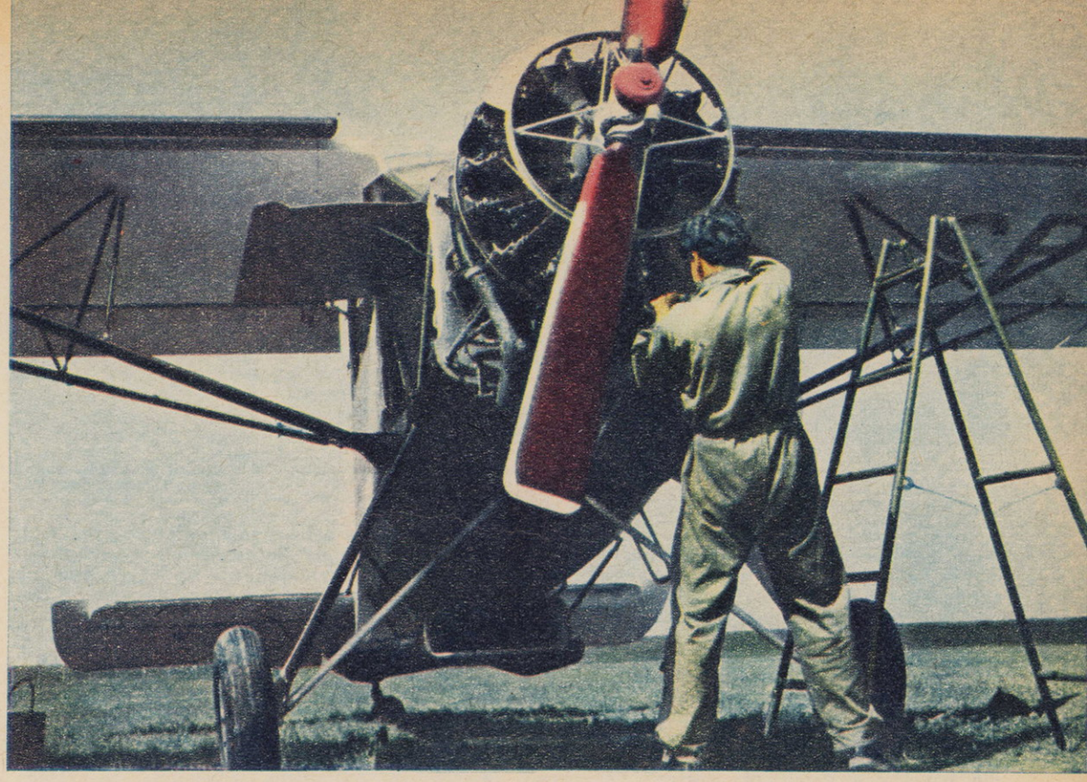


Start zespołowy. Foto: Kazimierz Zalewa

TAKICH wydarzeń nie zapomina się. Może tylko dlatego, że działy się one podczas Szybowcowych Mistrzostw Świata? — „Zefir" atutowego asa polskiej ekipy Edwarda Makuli po fatalnym lądowaniu został bardzo poważnie uszkodzony (wyrwane podwozie, zniesienie płozy ogonowej). Przez cały dzień i noc, bez chwili wytchnienia, w ogromnym upale argentyńskiego lata pracowała polska ekipa techniczna. W konsekwencji Edward Makula na tymże „Zefirze" zdobył zaszczytny tytuł szybowcowego mistrza świata. Ogromny sukces. Czy tylko zawodnika?

Z pewnością wiecie, drodzy Czytelnicy, a jeśli nie, to przypominamy ten fakt, kto w lotnictwie jest współtwórcą diamentów, rekordów, mistrzostw, laurów itp. osiągnięć. Odpowiedź jest krótka: **mechanik lotniczy.**

Cała armia nieznanych szerzej ludzi o „złotych rękach". Zresztą nie tylko rąk, lecz także i „złotych głów" wymaga nowoczesne lotnictwo. A jedno i drugie skupiają w sobie mechanicy lotniczy. Bez nich nie można by mówić o jakiejkolwiek działalności lotnictwa. Pracują więc w lotnictwie wojskowym, komunikacyjnym, sanitarnym, gospodarczym, sportowym. Także w różnego rodzaju wytwórniach statków powietrznych i lotniczych urządzeń pomocniczych, jak również w wielu zakładach naprawczych sprzętu lotniczego. Rozróżnić wśród nich można kilkadziesiąt specjalności: mechanik płatowcowy, silnikowy, osprzętu, urządzeń elektrycznych, radiolokacji, pomocniczych urządzeń startowych itd. itp. Także: samolotowy, szybowcowy, śmigłowcowy, balonowy lub wreszcie pokładowy,



„Złote ręce" mechanika przygotowują starannie samolot do nowych zadań w powietrzu. Na zdjęciu — przy „Gawronie"

MECHANICY

HENRYK KUCHARSKI

naziemny. Ze względu na wyjątkowo szeroki zakres tej tematyki ograniczymy się tym razem do pisania o sprawach mechaników lotniczych lotnictwa sportowego, zatrudnionych w 40 jednostkach Aeroklubu PRL, rozsianych po całej Polsce (aerokluby regionalne oraz centra wyszkoleniowe i szkoły szybowcowe).

Spróbujmy pokazać ich pracę, kwalifikacje, zarobki, problemy, którymi żyją, ich troski, kłopoty i radości. Zdając sobie już teraz sprawę z trudności wszechstronnego ogarnięcia tematu, pragniemy jednak mimo to pokazać ludzi od których zależy „być albo nie być" lotnictwa sportowego, zasygnalizować choćby problemy jakimi oni żyją.

DROGA DO ZAWODU

Jest ich 410, w tym: szefów technicznych 41, ich zastępców 2, st. techników — 74, techników — 108, st. mechaników — 164, mechaników — 19. Reszta to inspektorzy i wykładowcy techniczni. Łącznie stanowią 1/3 część całego personelu zatrudnionego etatowo w aeroklubach, centrach i szkołach szybowcowych.

W tej chwili Aeroklub PRL nie szkoli od podstaw kandydatów na mechaników lotniczych. Część personelu technicznego w aeroklubach regionalnych to absolwenci Centrum Wyszkolenia Technicznego w Mrągowie, które szkoliło mechaników lotniczych do 1954 r. Ci, którzy przybywają obecnie do aeroklubów, to w zdecydowanej większości mechanicy lotniczy z wojska, którzy po ukończeniu TSWL pracowali i zdobywali niezbędną praktykę przy obsłudze samolotów tłokowych lub odrzutowych (w aeroklubie przechodzą oni przeszkolenie w zakresie obsługi nowych typów samolotów, osprzętu płatowców, itp.).

Szacunkowo oblicza się, że obecnie około 75 proc. mechaników to wychowankowie lotnictwa sportowego, natomiast około 25 proc., to mechanicy przybyli z lotnictwa wojskowego. I wien, jakkolwiek niewielki procent mechaników, wyłącznie starszych wiekiem, to mechanicy aeroklubowi lub wojskowi jeszcze sprzed lub z czasów II wojny światowej.

WYKSZTAŁCENIE I KWALIFIKACJE

Na ogólną liczbę personelu technicznego zatrudnionego w aeroklubach, centrach wyszkoleniowych i szkołach szybowcowych — 3 proc. nie posiada pełnego wykształcenia podstawowego, 62 proc. posiada wykształcenie podstawowe, 20 proc. — niepełne średnie i niemal 15 proc. — średnie oraz prawie 0,5 proc. — wyższe. Natomiast w kierunku zawodowym (lotniczym) niepełne średnie wykształcenie posiada 45 proc. pracowników, średnie techniczno-lotnicze — 10 proc., wyższe niecałe 0,5 proc.

Aeroklub PRL w trosce o ciągłe pogłębianie wiedzy przez swych mechaników prowadzi zdecentralizowane doszkalanie personelu techniczno-lotniczego. Centralnie natomiast organizował do tej pory kilkudniowe odprawy metodyczne mechaników poszczególnych specjalności. Obecnie w związku z obowiązkiem posiadania również przez personel techniczno-lotniczy licencji cały personel tego pionu przeszedł przez 3—4-dniowe skoszarowane wykłady, połączone z konsultacjami i zakończone egzaminem przed państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną. Od listopada 1962 roku do kwietnia 1963 roku odbyło się kilka takich przygotowań do egzaminu na licencję: dwukrotnie w Krośnie oraz w Warszawie, Lisich Kątach i Jeżowie. Licencje, jako warunek dalszego spełniania czynności zawodowych, posiadają już więc (lub będą wkrótce posiadać) prawie wszyscy pracownicy techniczno-lotniczy (oprócz nielicznych poprawkowiczów).

Na razie wymagane jest posiadanie co najmniej jednej licencji, chociaż już w tej chwili wielu z mechaników posiada ich kilka. Celem jednak Aeroklubu PRL jest, by w ramach rozsądnie pojętej uniwersalizacji swego personelu również mechanicy posiadali co najmniej dwie licencje. W tym celu w latach 1964—66 przewiduje się „przepuścić" całą kadrę techniczno-lotniczą przez 2—3 miesięczne kursy doskonalące, których celem będzie nie tylko podwyższenie wiadomości ogólnych i przygotowanie do nowych egzaminów na licencję, lecz także przygotowanie i zapoznanie z nowymi elementami wiedzy technicznej, których posiadanie stanie się nieodzowne dla wykonywania czynności przy coraz bardziej nowoczesnym sprzęcie, jaki niewątpliwie wchodzić będzie sukcesywnie na wyposażenie aeroklubów.

Ogólnie biorąc, poza nieliczną grupą pracowników poziom wykształcenia ogólnego można uznać za wystarczający po to, by dokładnie poznać i należycie obsłużyć sprzęt lotniczy, znajdujący się **obecnie** na wyposażeniu jednostek. Pierwsze, jeszcze niepełne wyniki po ostatnio przeprowadzonych przedegzaminacyjnych wykładach i samych egzaminach na licencję wykazują, że średnio już teraz każdy posiada zdane dwie kwalifikacje (specjalności) oraz, że znajomość obsługi sprzętu i jego poszczególnych typów przez personel jest duża i umożliwia obsługę kilku typów szybowców lub samolotów przez jednego mechanika. Fakt ten w dużym stopniu ułatwia obsługę sprzętu lotniczego. Powstaje tylko pytanie, czy zbyt duża ilość podległych jednemu mechanikowi samolotów lub szybowców nie odbija się ujemnie na jakości i dokładności wykonywanej pracy?

Zaznaczyć należy, że w lotnictwie sportowym istnieje następująca hierachia (na szczeblu aeroklubów regionalnych, centrów wyszkolenia i szkół szybowcowych) jeśli chodzi o personel techniczno-lotniczy: **szef techniczny** (technik lub inżynier z wykształcenia) oraz **zastępca szefa technicznego, starszy technik, technik, starszy mechanik i mechanik.** Funkcje te (z wyjątkiem szefa technicznego) tylko w pewnej mierze zależą od wykształcenia ogólnego i zawodowego. Ponadto bierze się tu pod uwagę rzeczywiste, praktyczne umiejętności pracownika, jego staż pracy, pracowitość, opinię zawodową itp.

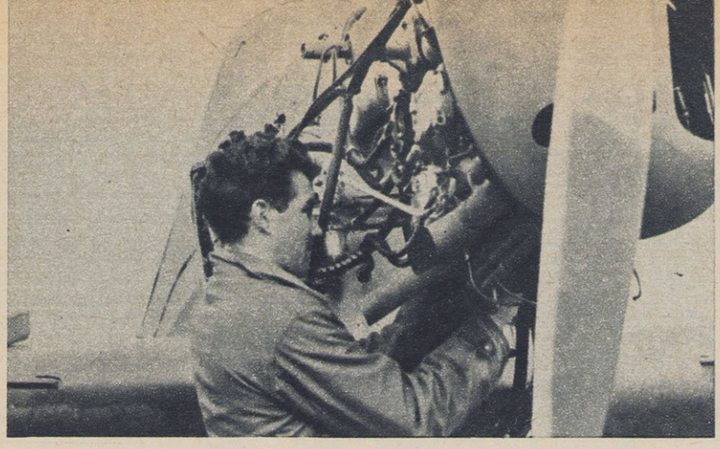
PRACA

Co robi mechanik lotniczy w aeroklubie? Pewien obraz daje w tym względzie tabela „Licencje dla mechaników obsługi naziemnej". Ogólnie rzecz biorąc personel techniczno-lotniczy zajmuje się głównie przeprowadzaniem **czynności okresowych, napraw bieżących i zabezpieczaniem codziennym sprzętu lotniczego do bezpiecznego wykonywania zadań w powietrzu.**

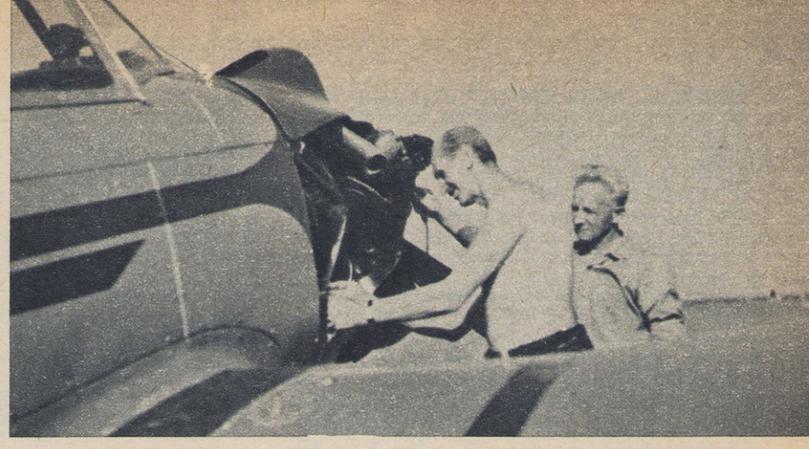
Pod tymi krótkimi słowami kryje się jednak wiele mozolnej pracochłonnej, często żmudnej i brudnej, ale zawsze bardzo odpowiedzialnej pracy.

Mechanik samolotowy spotyka się w tej chwili na co dzień z 10 typami samolotów, które musi znać jak swoje przysłowiowe dziesięć palców. Przeciętnie obsługuje 4—5 samolotów, tzn. przegląda je przed lotem, dogląda w czasie lotów (przegląd startowy) i po locie. Jeśli dodamy do tego utrzymanie samolotów w odpowiedniej czystości oraz każdorazowe wyhangarowanie i zahangarowanie przed i po lotach, będziemy mieć ogólny obraz **podstawowych** czynności mechanika samolotowego. Do tego jednak dochodzą nie mniej ważne **czynności okresowe.** W zależności bowiem od ilości godzin pracy (szczególnie silnika) w powietrzu samolot poddany jest przeglądowi, który wiąże się ściśle z wykonywaniem określonych czynności. I tak pierwsze prace okresowe wykonuje mechanik po 25 godzinach pracy silnika w powietrzu, następne po 50 godz. i z kolei po 100 godz., z tym, że np. prace okresowe po 100 godz. zawierają w sobie prace przewidziane po 25 godz. i po 50 godz. Jeśli więc każdy samolot w ciągu roku wylatuje przeciętnie 150 godzin, to mnożąc tę liczbę przez liczbę 25 godzinnych prac okresowych oraz przez podwójną liczbę prac po 50 godz. lotu i przez poczwórną liczbę prac okresowych po 100 godz. lotu, otrzymamy napraw-

CIĄG DALSZY NA STR. 6



Zlin 326 „Trener Master" wymaga szczególnej troskliwości ze strony mechanika.



Ileż to już typów samolotów obsługiwali ci wciąż młodzi mechanicy — Zygmunt Skóra i Jan Kielan? Na zdjęciu — obaj wytrawni specę przy samolocie „Jak-18".

dę bardzo pokaźną łączną liczbę prac okresowych. Jeśli więc tylko w przybliżeniu uświadomimy sobie ten ogrom pracy, zobaczymy wyraźnie jak wiele wysiłku musi włożyć mechanik lotniczy w swą pracę, by podołać tym zadaniom.

Podobną ilość pracy wykonać musi także **mechanik szybowcowy**, obsługujący nierzadko nawet 12 szybowców (w aeroklubach znajduje się ich 15 typów). Nie w innej sytuacji są oczywiście mechanicy lotniczy innych specjalności, takich jak: **osprzęt, urządzenia elektryczne, radio, pomocnicze urządzenia startowe czy wreszcie balony.**

Jeśli dodamy do tego częste trudności i kłopoty związane z brakiem części zamiennych (szczególnie do samolotów), które trzeba niejednokrotnie własnoręcznie dorabiać oraz fakt, że mechanik zajęty jest czasem wykonywaniem dodatkowych czynności nie mających nic lub bardzo mało wspólnego z pracą na sprzęcie lotniczym (różne naprawy i konserwowanie innego niż lotniczy sprzętu, czasami prace porządkowe) oraz udział w często społecznych pracach takich jak pokazy, zawody a nawet akcja przeciwpowodziowa itp. zobaczymy jak wiele pracy wykonuje mechanik, jak wiele szacunku mu się za to należy. A z tym ostatnim nie zawsze jest niestety najlepiej. Na ogół jednak cieszą się oni zasłużonym zaufaniem, szczególnie ze strony doświadczonego personelu latającego. Wiedzą bowiem dobrze piloci, że każda czynność mechanika na lotniczym sprzęcie, zakończona lakoniczną opinią „zdolny do lotu", gwarantuje im niezawodność tego sprzętu, nawet w najtrudniejszych warunkach.

Dlatego w interesie samych pilotów jest, by ci mechanicy oprócz właściwych kwalifikacji byli zawsze wypoczęci i w pełni kondycji fizycznej i psychicznej, by mieli jak najmniej powodów do nawet najdrobniejszych przeoczeń. Personel techniczno-lotniczy, na którym ciąży ogromny ciężar odpowiedzialności za niezawodność sprzętu w powietrzu i co za tym idzie za bezpieczeństwo latania, nie powinien mieć powodów do przepracowywania się (nadgodziny, dodatkowe prace, obsługa zbyt dużej ilości sprzętu itp.) czy choćby zdenerwowania w ogóle, ale szczególnie w czasie przekazywania sprzętu do lotu (nie mówiąc już o innych kłopotach).

Sprawnie działające podwozie samolotu jest gwarancją bezpiecznego lądowania. Mechanik Marian Krawczyk sprawdzi je ze zwykłą mu, maksymalną pieczołowitością.

WARUNKI MATERIALNE

Zacznijmy od zarobków. Wynagrodzenie pracowników techniczno-lotniczych w aeroklubach regionalnych, szkołach szybowcowych i centrach Aeroklubu PRL zależne jest od zajmowanego stanowiska i kształtuje się następująco: szef techniczny — w centrach: od 2310 do 2645 zł miesięcznie (brutto), w aeroklubach i szkołach — 1860 — 2325 zł; z-ca szefa technicznego (w centrach) — 1990 — 2325 zł; starszy technik (aerokluby, szkoły, centra) — 1675 — 1990 zł; technik — 1425 — 1730 zł; starszy mechanik — 1325 — 1630 zł; mechanik — 1150 — 1450 zł. Na to uposażenie składa się: płaca zasadnicza od 800 do 1700 zł, dodatek lotniczo-techniczny od 150 do 350 zł, dodatek za wysługę lat (po 3 latach pracy 5 proc. od wynagrodzenia zasadniczego, po 5 latach — 10 proc.) oraz premia — od 20 do 25 proc. wynagrodz. zasadniczego.

Mechanikom lotniczym, zatrudnionym na prawach pracowników umysłowych, przysługuje jednomiesięczny urlop w ciągu roku oraz obowiązuje ich ośmiogodzinny dzień pracy. (W sobotę sześć godzin). Za tyle też przepracowanego czasu otrzymują wynagrodzenie. Jednak szczególnie w sezonie, to znaczy od wiosny do późnej jesieni, kiedy aeroklub prowadzi intensywne szkolenie i trening lotniczy, których natężenie a więc i czas pracy mechaników w tygodniowym rozkładzie czasu przypada bardzo często na soboty i niedziele (na ogół po południu, a nawet od świtu do zmroku), mechanicy lotniczy nie mogą odpracować tylko swoich ośmiu czy sześciu godzin i ponadto mieć wolną niedzielę. Jako nierozłącznie związani z macierzystą jednostką, żywo zainteresowani w wykonaniu przez nią planów wyszkoleniowych i wykorzystaniu sprzyjających warunków atmosferycznych, pracują nawet jeśli tak zwane ogólne dobro wymaga i od dziesięciu do czternastu godzin na dobę. Pracują więc „po godzinach". A za takie „nadgodziny" płaci się jak wiadomo — dwie pierwsze godziny 50 proc., następne 100 proc. (w święta wszystkie godziny 100 proc.). Rzecz w tym, że w pracowitym sezonie takich „nadgodzin" uzbiera się dosyć dużo, o wiele więcej niż 120. A tylko za tyle godzin nadliczbowych może APRL wypłacić jednemu pracownikowi lotniczo-technicznemu w ciągu roku.

By wyjść obronną ręką z takich sytuacji, co „sprytniejsze" aerokluby stosują wewnętrzne środki zaradcze i prowadzą własną w tym względzie cichą politykę. I tak tajemnicą poliszynela jest, że mechanik lotniczy w niektórych jednostkach za przepracowane osiem godzin ponadliczbowych w sezonie dostaje dwa dni wolnego lecz dopiero zimą (Mimo że zima jest dla mechaników lotniczych okresem żmudnych i pracochłonnych remontów oraz napraw sprzętu lotniczego). Zimą na ogół otrzymują też swoje miesięczne urlopy, często razem w połączeniu z należącymi się im wolnymi dniami za przepracowane latem nadgodziny. Taki łączny

„urlop" trwa czasem nawet dwa miesiące (w zależności od ilości przepracowanych nadgodzin) i jest „doskonałą" okazją do... poszukiwania dodatkowych zarobków.

Ponadto w niektórych ośrodkach, by choć w części zrekompensować wysiłek i poświęcenie personelu lotniczo-technicznego, zleca im się rozmaite mniejsze i większe prace, przynoszące im również dodatkowe źródła dochodu (zresztą ku zadowoleniu mechaników). Taka elastyczność aeroklubów i często śmiałe wychodzenie z inicjatywą przeciw życiu, mimo że nie zawsze pokrywa się ona w szczegółach z przepisami, jest w oczach „zainteresowanych" uważana za zjawisko pozytywne. Tylko czy nie ucierpi na tym należący się mechanikom zasłużony odpoczynek?

Przy nienajwyższych zarobkach mechaników lotniczych w lotnictwie sportowym i szczególnie tam, gdzie działa wyżej płatna „konkurencja" w postaci lotnictwa sanitarnego, gospodarczego a nawet wielkich zakładów i ośrodków przemysłowych, pozwala to niejednokrotnie (chociaż nie zawsze) ustrzec się przed odpływem najlepszych fachowców.

Mimo działającej „konkurencji" większość pracowników personelu lotniczo-technicznego w aeroklubach regionalnych, centrach wyszkoleniowych i szkołach szybowcowych Aeroklubu PRL, to ludzie o wieloletnim stażu pracy. I tak 80% tego personelu nieprzerwanie pracuje ponad 5 lat, z tym, że połowa tej liczby to pracownicy, którzy pracują ponad dziesięć lat. Świadczy to, mimo wszystko, dobitnie o tak pozytywnym zjawisku jakim jest zahamowanie płynności kadr, tak ważne szczególnie właśnie w zawodzie mechanika lotniczego.

Bardzo dużo zależy więc o wzajemnych stosunków i zaufania między personelem a nadzorem techniczno-lotniczym czy kierownictwem danej jednostki. Im lepiej się one układają, tym łatwiej realizować plany wyszkoleniowe i treningu lotniczego, tym rozsądniej prowadzona jest również polityka w zakresie zapewnienia personelowi techniczno-lotniczemu właściwego natężenia prac w ciągu całego roku, w którym nie ma i nie powinno być okresów „martwych" jak i wymagających pracy „do upadłego", polityka, w której mechanik lotniczy zagwarantowany ma właściwy czas tak na produktywną pracę zawodową jak i zasłużony codzienny odpoczynek.

PRZYJACIELE PILOTÓW

Niestety, nie udało nam się wyczerpać (jak zresztą przewidywaliśmy) wszystkich zagadnień i problemów dotyczących personelu lotniczo-technicznego w aeroklubach regionalnych, centrach wyszkoleniowych i szkołach szybowcowych Aeroklubu PRL. Choćby takich jak możliwości i próby indywidualnego kształcenia się, słabe czytelnictwo książek i czasopism lotniczo-technicznych, organizacja życia towarzyskiego, urlopów i wypoczynku, posiadanie przez wielu mechaników umiejętności pilotażowych i odbicie się tego w ich pracy zawodowej, nie załatwiona sprawa emerytur dla personelu techniczno-lotniczego, szeroka sprawa braku wielu części zamiennych i koniecznych do właściwego wykonywania zawodu akcesoriów (choćby odpowiedniego kleju), współpraca pilot-mechanik itd. itp.

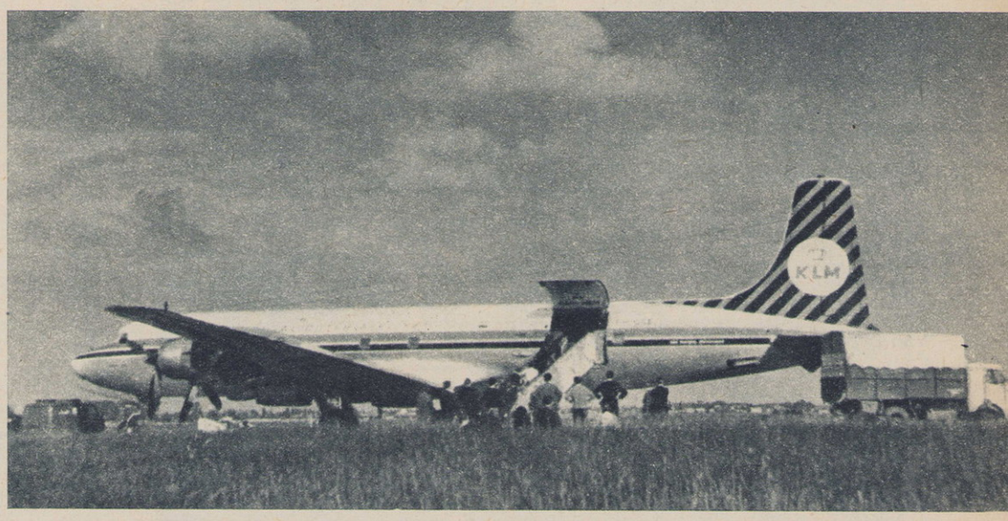
Mimo tych różnych plusów i minusów pracy aeroklubowego mechanika lotniczego (a może właśnie dlatego) ludzie ci kochają swój zawód i są nierozłącznie z nim związani. Poświęcili mu swe życie i robią wszystko co mogą, by latanie było zawsze bezpieczne, by nie było nawet jednej źle zamocowanej śrubki czy zawleczki, które mogłyby się stać przyczyną nawet najmniejszego wypadku lotniczego. (W tym względzie personel lotniczo-techniczny spisuje się zresztą niemal bezbłędnie).

Są prawdziwymi, jakkolwiek nie zawsze właściwie docenianymi i rozumianymi, przyjaciela-mi pilotów i... sprzętu lotniczego. Właśnie sprzętu, bowiem samoloty czy szybowce są dla nich istotami żywymi i każde ich uszkodzenie traktowane jest przez mechanika lotniczego jako niesprawność żywego organizmu. Od dobrej pracy mechanika lotniczego zależą pośrednio wszystkie sukcesy lotnicze — od wyników szkolenia podstawowego do diamentów oraz mistrzowskich szarf i tytułów.

Uważając to za jak najbardziej oczywiste oraz mając w pamięci wiele namacalnych w tej mierze przypadków dobrej roboty, nie chcemy jednak wyróżniać kogokolwiek. Zresztę nie o to tu chodzi. Warto tylko pamiętać tak na co dzień jak i w chwilach sukcesów o tym, komu zawdzięczamy w dużej mierze swe osiągnięcia.

HENRYK KUCHARSKI

KOŃ TEŻ PASAŻER (LOTNICZY)



Na końcu warszawskiego lotniska Okęcie samolot DC-7F holenderskich linii lotniczych KLM przyjmuje niezwykłych pasażerów na swój pokład.

TEGO jeszcze w Polsce nie było. W dniu 16 maja br. na krańcu warszawskiego lotniska Okęcie i to zupełnie przeciwległym w stosunku do dworca lotniczego, potężny czterosilnikowy DC-7F holenderskich linii lotniczych KLM przyjmował na swój pokład niecodziennych pasażerów. Czternaście koni czystej krwi arabów, wychowanków stadnin w Janowie Podlaskim i Michałowie, częściowo już ulubieńców służewskiego toru, zakupionych przez bogatych Amerykanów odlatywało do USA. I to, po raz pierwszy w Polsce, drogą lotniczą. Czternastogodzinny, podniebny skok przez ocean z Warszawy do Nowego Jorku, z międzylądowaniem w Amsterdamie, konie z Polski przebyły stojąc w osobnych, miękkimi ściankami i dwoma poprzecznymi jarzmami od góry zabezpieczonych stoiskach. Konie stały przodem do kierunku lotu, w siedmiu podwójnych rzędach. KLM specjalizujący się w tego rodzaju przewozach powietrznych (przewoziły już wszystkie, oprócz żyraf, zwierzęta ze słoniami włącznie), gwarantują bezpieczny i o wiele mniej męczący, a przede wszystkim bardzo szybki transport w porównaniu z transportem drogą morską. Nic więc dziwnego, że następne przewidywane transporty koni z Polski odbędą się również tą drogą.

Nim jednak doszło do samego przelotu, piękne o szlachetnych liniach araby, duma polskich stadnin, mimo troskliwej opieki ze strony masztalerzy i stajennych, z niezbyt wielkim przekonaniem wchodziły po specjalnym pomoście do potężnego kadłuba samolotu. Czas załadunku tej bardzo cennej, żywej przysyłki przeciągnął się w stosunku do przewidywanego i trwał około 5 godzin.

A że ładunek był rzeczywiście cenny, świadczyć mogą sumy jakie wpłynęły za sprzedaż tych koni (oczywiście w dewizach). Wspomniana tu czternastka czystej krwi arabów przedstawia łączną wartość ponad 7 milionów złotych, z tym, że poszczególne konie kosztowały od 400 do 800 tysięcy złotych (w dewizach od 8 do 12 tys. dolarów za sztukę). Najdroższy był tym razem ogier „Czester" (od „Kometa" i „Cerkwi") — 800 tys. złotych. Niewiele niższe ceny osiągnęły: ogier „Gwiazdor" oraz klacze „Abhazja", „Gontyna", „Warna" i „Nawojka". Te, tym razem 3—7 latki, to w sumie pokaźna ilość dewiz, niebagatelna nawet w porównaniu z najbardziej atrakcyjnymi środkami polskiego eksportu.

— Niestety, mimo wielu i to ciągle napływających do „Animexu" ofert w sprawie kupna tych koni, nie jesteśmy w stanie im sprostać — mówi dyrektor stadniny koni w Janowie Podlaskim inż. Andrzej Krzysztołowicz. W całej Polsce jest tylko niewiele ponad 80 koni arabskich czystej krwi. A i z tych tylko część zaliczona jest do „sprzedażnych". Najlepsze, zaliczone do „hodowlanych" ze względu na podtrzymanie doskonałych polskich tradycji w hodowli koni arabskich czystej krwi, muszą pozostać w kraju. Mimo to mamy nadzieję — kończy dyr. Krzysztołowicz — że jeszcze niejednokrotnie korzystać będziemy z transportu lotniczego, i że ten pierwszy w Polsce przypadek, w którym powietrznymi pasażerami są nasze konie, nie będzie ostatnim. **(hek)**

To zdjęcie pochodzi już z drugiego lotniczego transportu koni arabskich czystej krwi (23 maja br.) z Polski do Stanów Zjednoczonych. Na zdjęciu klacz ze swym źrebięciem przed podniebną podróżą.
Foto: H. Kucharski

Prawo przedruku zastrzeżone

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA

37

JERZY SZYMANKIEWICZ

URODZIŁ się dnia 1 lutego 1918 r. w Warszawie. Na szybowcach zaczyna latać w lipcu 1936 r. w Sokolej Górze, uzyskując kategorię „A" i „B" pilota szybowcowego. Tam też w okresie zimowym otrzymuje kategorię „C". W lipcu 1937 r. ukończył PW Lotnicze im. Władysława IV w Warszawie. Do grudnia 1938 r. prowadzi trening na samolotach RWD-8 w Aeroklubie Warszawskim. Od 1 stycznia 1939 r. przebywa w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, gdzie 2 września 1939 r. ukończył wyższy kurs pilotażu. Po kampanii wrześniowej razem z innymi lotnikami ewakuowany jest przez Rumunię i Syrię do Francji, czasowo przebywając w Lyonie. W lutym 1940 r. otrzymuje przydział do Szkoły Nawigatorów w Dinard. Po kapitulacji Francji zostaje ewakuowany do Anglii (29 czerwca 1940 r.).

Jerzy Szymankiewicz

W Anglii, po miesięcznym pobycie w Blackpool, dnia 20 lipca przybywa do Szkoły Lotniczej w Carlisle, prowadzonej przez kpt. pil. Bolesława Orlińskiego. Dnia 11 października 1940 r. przeniesiony do Szkoły Myśliwskiej w Aston Down. Od 26 marca 1941 r. jest w nowo zorganizowanym 316 Dywizjonie Myśliwskim, w którym lata do 26 sierpnia 1943 r., zajmując ostatnio stanowisko dowódcy eskadry. Od 26 sierpnia 1943 r. do 1 lutego 1944 r. przebywa jako instruktor w szkołach myśliwskich nr 58 i 61.

Od 1 lutego 1944 r. lata w 302 Dywizjonie Myśliwskim jako dowódca eskadry. Wraz z dywizjonem, od godziny 6,23 dnia 6 czerwca 1944 r., uczestniczy w osłonie z powietrza inwazji kontynentu (odcinek wojsk kanadyjskich). Dnia 31 lipca 1944 r., podczas przebijania się wojsk hitlerowskich na zachód od Falaise, dowodził atakiem czterech samolotów myśliwskich („Spitfire IX"), tarasując szosę i niszcząc 70 pojazdów mechanicznych. Od 9 sierpnia 1944 r. do 1 lutego 1945 r. jest oficerem operacyjnym 131 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego; jednocześnie wykonuje zadania bojowe. Dnia 1 lutego 1945 r. powraca na stanowisko dowódcy eskadry do 302 Dywizjonu Myśliwskiego, pełniąc funkcję dowódcy dywizjonu. Podczas ataku celów ziemnych nad Linią Zygfryda zostaje zestrzelony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą. Udaje mu się posadzić maszynę na własnym terenie. Po zestrzeleniu przebywa w szpitalu do 15 kwietnia 1945 r., po czym powraca na stanowisko oficera operacyjnego do 131 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego.

Od 30 kwietnia 1945 r. obejmuje stanowisko dowódcy eskadry w 317 Dywizjonie Myśliwskim, a od 15 września 1945 r. dowódcy 302 Dywizjonu Myśliwskiego. Wojnę zakończył w polskim stopniu kapitana i angielskim majora. Zestrzelił 1 samolot na pewno (FW-190) i jeden prawdopodobnie (FW-190). Przeprowadził ponad 100 bombardowań z lotu nurkowego na wyrzutnie pocisków sterowanych V-1 (północna Francja) oraz ponad 100 lotów w osłonie ciężkich bombowców. Pozostałe loty przeprowadził w ramach współpracy z wojskami inwazyjnymi, a ponadto ataki na cele ziemne. Ogółem wykonał 298 lotów bojowych. W marcu 1946 r. zgłasza powrót do Polski: w lipcu przyjeżdża do Anglii do obozu ewakuacyjnego i 21 listopada 1946 r. przybywa do Polski.

W styczniu 1947 r. zgłasza się do Aeroklubu Warszawskiego, gdzie powierzono mu stanowisko szefa wyszkolenia. Od 1 marca 1947 r. pracuje w PLL LOT jako pracownik kierownictwa ruchu lotniczego. W czerwcu 1948 r. zostaje przeniesiony do personelu latającego i zaangażowany w „Fotolocie". W tym czasie pracuje nadal jako instruktor społeczny w Aeroklubie Warszawskim, a ponadto otrzymuje zatrudnienie jako pilot doświadczalny Głównego Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

Od lipca 1950 roku do 15 stycznia 1956 r. pracuje jako główny mechanik w przedsiębiorstwach budowlanych i instalacyjnych. Dnia 15 stycznia 1956 r. zostaje przyjęty do organizującego się Lotnictwa Sanitarnego, w którym pracuje do dnia dzisiejszego na stanowisku zastępcy dyrektora do spraw technicznych i ruchu lotniczego.

W kwietniu 1958 r. kończy kurs śmigłowcowy w Świdniku. Do tej pory na samolotach wylatał ponad 5 000 godzin, a na śmigłowcach ponad 200 godzin, biorąc udział w akcjach przeciwpowodziowych, górskich i morskich. W okresie swej pracy wykonał ponad 3 000 lotów sanitarnych.

Odznaczony Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, angielskim DFC, Medalem Lotniczym, odznaczeniem za rany i kontuzje oraz wieloma innymi. (m)

ADOLF WARCHAŁOWSKI

URODZIŁ się 23 maja 1886 r. w Wiedniu, dokąd jego rodzina przeniosła się z Małopolski. Był najmłodszym z czterech braci, którzy także zapisali się chlubnie w historii lotnictwa jako piloci względnie konstruktorzy. W 1909 r. otrzymał dyplom inżyniera na Wydziale Budowy Maszyn w Wiedniu i rozpoczął pracę w firmie „Werner-Pfleiderer", gdzie dyrektorem był jego brat August. W październiku 1909 r. wyjechał do Mourmelon-le-Grand we Francji, celem nauki pilotażu i odebrania zakupionego tam przez firmę samolotu Farmana. Dalej szkolił się samodzielnie na lotnisku Wiener-Neustadt i już 6 lutego 1910 r. wykonał pierwszy w Austrii lot z pasażerem. 17 lutego tegoż roku latał z pasażerem przez 25 min, 22 sek. Ponieważ lot nie był obserwowany oficjalnie, już w dwa dni później wobec Austriackiej Komisji Lotniczej utrzymał się w powietrzu 15 min i z pasażerem 5 min. Otrzymał za to nagrody A. Gerngrossa: 2 000 koron i 4 000 koron. 1 marca 1910 r. utrzymał się w powietrzu przez 1 godz. 02 min.

W kwietniu 1910 r. otrzymał pierwszy oficjalny dyplom pilota samolotowego w Austrii. Pod koniec tegoż roku otrzymał nagrodę Grünhata jako najlepszy lotnik w Austrii. Ogółem w latach 1910—1911 r. wykonał 550 lotów, z tego 196 sam i 354 z pasażerami, w czasie 125 godzin w powietrzu. Latał na Farmanie i typach zbudowanych w Zakładach „Autoplanwerke", które były lotniczą filią firmy „Werner—Pfleiderer". W okresie 1910—1912 r. z zakładów tych wyszło 10 typów samolotów, które przypominały ogólnym układem „Farmana", ale posiadały cały szereg oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych (specjalnie podwozia). „Warchałowski Typ-I" uniósł się po raz pierwszy w powietrze 9.V. 1910 r., a ostatni „Typ-X" (wodnosamolot) oblatano 25.VII.1912 r. Były to dwupłaty o różnych silnikach, mocy 60 — 100 KM. Cel: szkolenie (także loty nocne), zawody lotnicze, wojskowe typu wywiadowczego i łącznikowego oraz marynarki wojennej.

Adolf Warchałowski

Trzeba dodać, że początkowo budował on samoloty cywilne, a dopiero austriackie władze wojskowe skłoniły zakłady do przejścia na konstrukcje militarne. Samoloty Warchałowskiego (nazywane VINDABON I, II itd.) zdobywały wiele nagród. Najcenniejszą z nich było pierwsze miejsce 24.VII. 1911 r. na „Typie-VIII" z gwaździstym silnikiem ANZANI 80 KM na locie okrężnym dług. 345 km. Pilot Sablating otrzymał wówczas 20 000 koron nagrody.

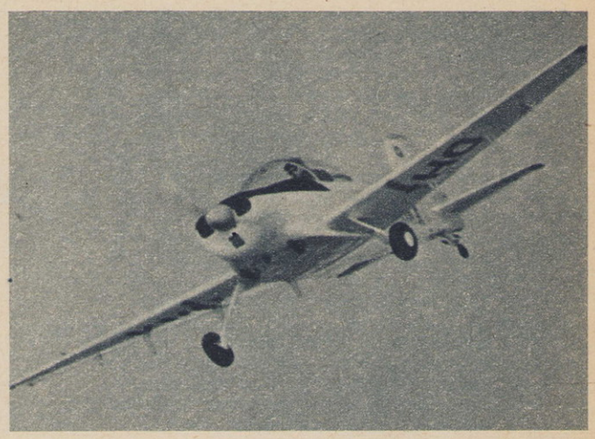
Największym jego triumfem jako pilota był lot w dniu 30 października 1911 r. Wystartował na „VINDABON VII" zaopatrzonym w silnik Werner-Pfleiderer Hieronimus" o mocy 85 KM z trzema pasażerami na pokładzie i utrzymał się w powietrzu 45 min, 6 sekund, bijąc najlepszy światowy wynik Bussona (31 min, 23 sek). Ciężar maszyny przy starcie wynosił ok. 810 kG.

Na wiosnę 1912 r. ogłosił, że zrywa z lotnictwem i przechodzi na konstrukcję maszyn rolniczych. Stało się to zapewne w związku z całkowitym przejęciem zakładów „Autoplan" przez państwo dla celów wojskowych.

W okresie 1910—1911 r. jego sława jako pilota (zgłaszał się na zawodach zagranicznych jako reprezentant Polski, a nie Austrii) była ogromna. Np. po locie 18 sierpnia 1910 r. nad Wiedniem wydrukowano ku czci Polaka specjalny plakat. (J. Kędz.)

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

NOWY KONKURENT „KOSA"

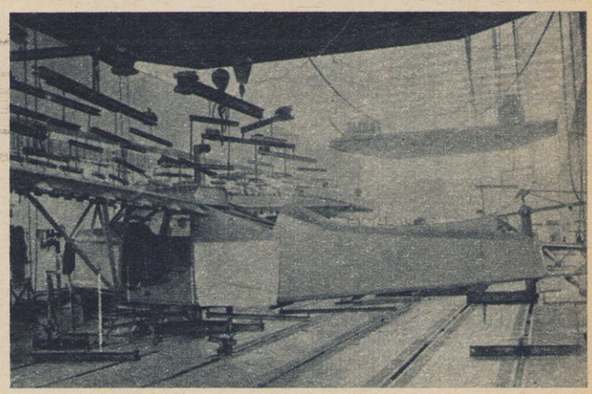


29 MARCA br. został oblatany nowy fiński samolot sportowo-turystyczny HK-2, konstrukcji inż. Juhani Heinonena. Jest to samolot dwumiejscowy, będący rozwinięciem znanego samolotu jednomiejscowego HK-1. Samolot ten został opracowany na zlecenie Fińskiego Związku Lotniczego i jest przewidziany dla aeroklubów jako samolot treningowy, zawodniczy oraz do holowania szybowców. Dotychczas prototyp HK-2 wykonał 15 godzin lotu.

Konstrukcja całkowicie drewniana. Miejsca załogi obok siebie. Profil płata z serii NACA 63. Płat wyposażony w klapy. Silnik Lycoming O-235-C1 o mocy 115 KM napędza śmigło drewniane (stałe). Podwozie wolnonośne (typu Cessna), koła z hamulcami.

Dane techniczne: Rozpiętość — 7,94 m, długość — 6,15 m wysokość — 2,18 m. Ciężar własny — 395 kG, ciężar w locie (max. do akrobacji) — 600 kG, ciężar w locie (max.) — 665 kG. Prędkość max. — 235 km/h, prędkość przelotowa — 207 km/h, prędkość min. (z klapami) — 75 km, max. prędkość dopuszczalna — 350 km/h, zasięg (65 proc.) — 900 km, czas trwania lotu (z 30 min. rezerwą paliwa) — 4,5 h, długość startu — 300 m.

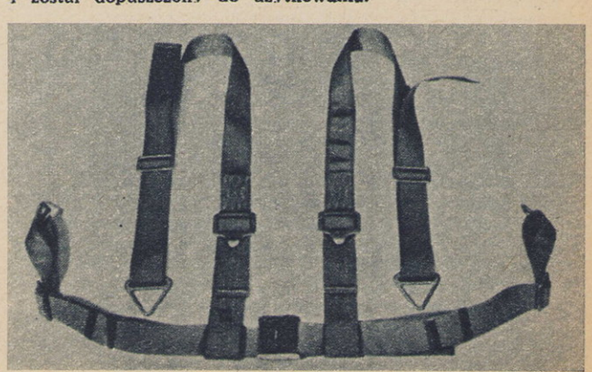
ŁAMANIE „GAWRONA"

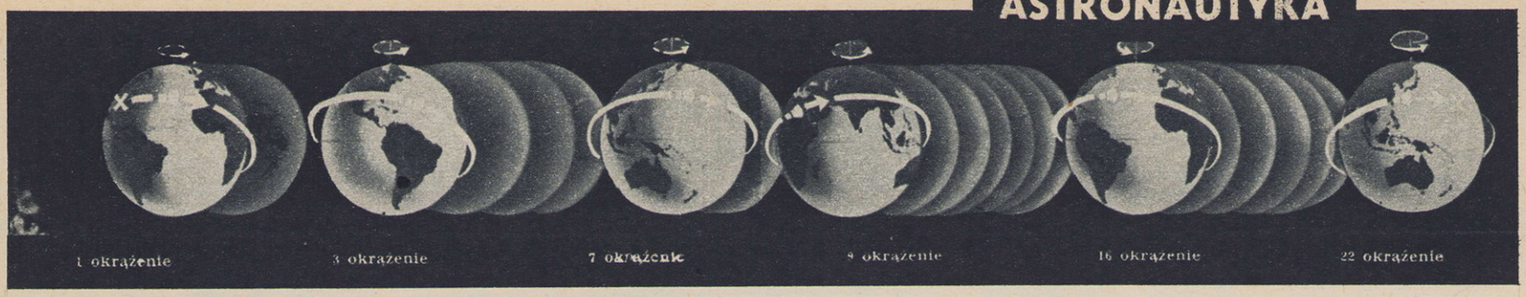


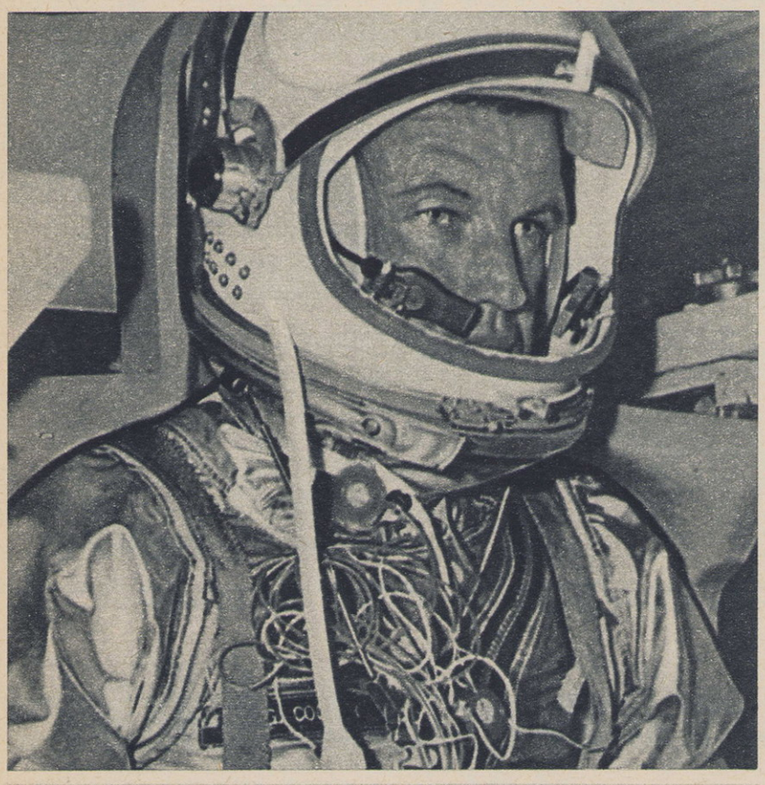
Ciekawe zdjęcie przedstawia polski samolot rolniczy PZL-101 „Gawron" podczas wszechstronnych prób statycznych poprzedzających jego wejście do produkcji seryjnej.

NOWY PAS BEZPIECZEŃSTWA

ZAKŁADY „Autoflug" (NRF) opracowały nowy typ łączonego pasa bezpieczeństwa FAG-2 przeznaczonego dla załóg samolotów sportowych i turystycznych. Pas składa się z dwóch części: pasa brzusznego i dołączanego w razie potrzeby — pasa piersiowego. W normalnym locie pilot używa w zasadzie tylko pasa brzusznego. Oba pasy są wykonane z nylonu. Nowy pas bezpieczeństwa przeszedł pomyślnie próby państwowe i został dopuszczony do użytkowania.







ASTRONAUTA GORDON COOPER ZAKOŃCZYŁ PROGRAM „MERCURY"

34 godzinny lot lot satelity załogowego „Faith-7" („Wiara") z astronautą Cooperem na pokładzie zakończył przygotowywany od 5 lat program „Mercury", którego globalny koszt, jak podają źródła oficjalne, wynosił 350 milionów dolarów.

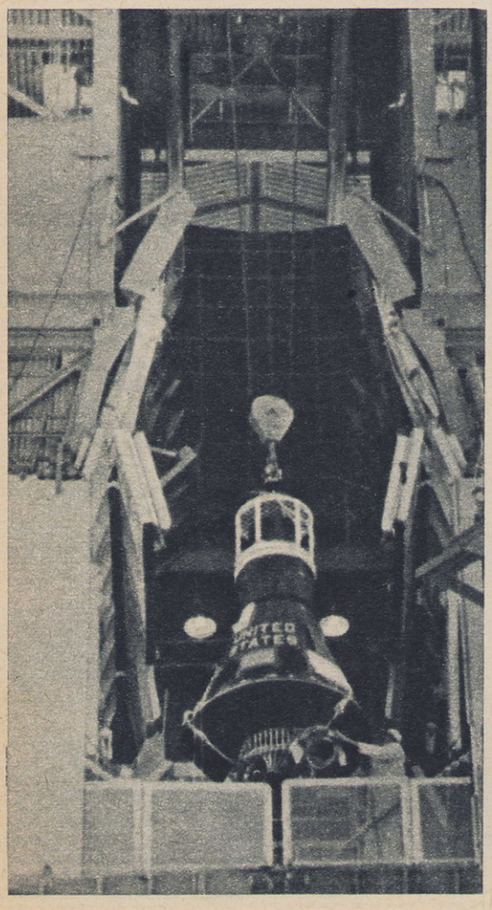
Lot Coopera nie był łatwym przedsięwzięciem, jeśli zważyć, iż wielkość kabiny satelity w tym wielogodzinnym locie, jej wyposażenie — jeśli chodzi o zapas tlenu, energii elektrycznej i paliwa dla silników korekcyjnych — było prawie identyczne jak w poprzednich krótkotrwałych lotach. Cooper musiał zatem niezwykle ostrożnie gospodarorować istniejącymi zapasami, musiał dokonywać szeregu pomiarów, poza tym oczywiście jeść i spać. Po 16 okrążeniu Ziemi nastąpiła awaria instalacji ogrzewniczej, co usunął poźniej sam astronauta.

Po 29 i pół godzinie lotu, czyli po 19 okrążeniach Ziemi, sygnalizacja pokładowa podała mylną wartość przyspieszenia, mimo iż jeszcze nie włączono silników hamujących i pilot znajdował się w stanie nieważkości. Na punkcie dowodzenia, na Cape Canaveral zdecydowano, że wobec awarii urządzeń kontrolnych astronauta musi włączyć samodzielnie trzy silniki, zaniechać orientacji według przyrządów, polegając wyłącznie na obserwacji wzrokowej przy ręcznym sterowaniu silnikami korekcyjnymi. Zwrócić trzeba uwagę, że w satelicie typu „Mercury" astronauta w chwili wejścia w gęste warstwy atmosfery ziemskiej leci tyłem, stąd niełatwe jest sterowanie, a najmniejsze odchylenie grozi spaleniem mniej wytrzymałych ścian bocznych satelity. Z pokładu lotniskowca „Kearsarge" patrolującego miejsce lądowania widać było na pewno rozżarzoną jaskrawo-czerwoną tarczę ochronną satelity pędzącego ku Ziemi, a pogłos idący od naddźwiękowej fali uderzeniowej słyszalny był doskonale na okręcie patrolowym. Na spadochronie o czaszy 15 m średnicy „Faith-7" wodował pomyślnie w odległości kilku kilometrów od lotniskowca. Lot orbitalny Coopera na pewno pozwolił na zebranie nowych doświadczeń umożliwiających dalsze, jeszcze bardziej śmiałe podróże pozaziemskie.

Amerykańskich miesięcznik „Newsweek" podaje nazwiska następnych astronautów, którzy na razie współuczestniczyli w locie Coopera jako pomoc naziemna. Są to oprócz znanego Donalda Slaytona (z programu Mercury) JAMES LOVELL, NEIL ARMSTRONG, FRANK BOWMAN, CHARLES CONRAD, JAMES MC DIVITT, ELLIOT SEE, THOMAS STAFFORD, EDWARD WHITE i JOHN YOUNG.

W roku 1965 planowany jest lot wieloosobowy. Które nazwiska wymienionych wyżej pozostaną w historii astronautyki — czas pokaże.

E



POWYŻEJ: Major wojsk lotniczych Leroy Gordon Cooper, junior, 36-letni astronauta amerykański podczas zajęć poprzedzających lot orbitalny. Na samolotach wylatał 2 600 godzin.

OBOK: Stanowisko startowe na Cape Canaveral. Moment umieszczenia satelity „Mercury" (Faith-7) na szczycie rakiety „Atlas". Tu właśnie nastąpiła awaria silnika uruchamiającego wieżę startową, co spowodowało opóźnienie programu lotu (pękła sprężyna w pompie paliwowej), gdyż nie sposób było cofnąć wieży.

NIŻEJ: Już przygotowują się nowi astronauci do programu „Gemini" (lot dwuosobowy) i „Apollo" (lot trzyosobowy na Księżyc). Piąty z lewej to Donald Slayton, który musiał ze względu na stan zdrowia zrezygnować z udziału w programie „Mercury".

Foto: „Newsweek" i „Ill. London News"

Najbardziej dramatyczna sytuacja — powrót na ziemię. U góry — wodowanie satelity. Niżej — moment holowania przez łódź motorową. Powyżej Cooper tuż po otwarciu kabiny. Szczęśliwy, ale wyczerpany do granic możliwości tak, iż nie jest w stanie wstać z fotela o własnych siłach.

ODRZUTOWE SAMOLOTY

Płk dypl. pil.
JERZY CZOWNICKI

W ostatnich latach w szeregu krajów Europy oraz w Stanach Zjednoczonych rozwinęła się produkcja małych samolotów transportowych o napędzie odrzutowym. Zastosowanie tych samolotów może być dosyć różnorodne. Główną uwagę zwraca się na nie, jako na samoloty dyspozycyjne dla władz administracyjnych, gospodarczych oraz dyrekcji dużych zakładów przemysłowych, którym umożliwiają one szybkie dotarcie, w celu załatwienia spraw, do rozmaitych miejscowości w kraju i za granicą. Zastosowanie ich do tych celów jest znacznie ekonomiczniejsze niż samolotów transportowych (komunikacyjnych) z napędem tłokowym.

Samoloty dyspozycyjne są wyposażone w kabiny kilku lub kilkunastomiejscowe z miejscami do pracy i odpoczynku oraz urządzeniami sanitarnymi. Są one przystosowane do wykonywania lotów w trudnych warunkach atmosferycznych.

Rozpatrywane są również projekty zastosowania niektórych małych samolotów transportowych w komunikacji lotniczej, jako uzupełnienia samolotów o większym udźwigu. Na przykład, w przypadku jeśli na określony rejs samolotu komunikacyjnego zostało wykupionych mało biletów, wówczas towarzystwo lotnicze może wykorzystać samolot mniejszy, co niewątpliwie obniży koszty eksploatacji. Niejednokrotnie zdarza się że samoloty są zapełnione w małym tylko stopniu (1/3—1/4 udźwigu). W takich właśnie przypadkach niskiej frekwencji można posługiwać się małymi samolotami transportowymi o nie gorszych cechach prędkości, wygody, warunków bezpieczeństwa lotów, niż w dużych samolotach komunikacyjnych.

Mogą być również organizowane dodatkowe rejsy pozarozkładowe przy większej liczbie zgłoszeń, niż jest miejsc w samolocie komunikacyjnym.

Małe samoloty transportowe mogą być również wykorzystywane do przewozu poczty.

Z wojskowych zastosowań tych samolotów na pierwsze miejsce wysuwa się przydatność do zbiorowego treningu załóg samolotów bombowych i myśliwskich, w zakresie posługiwania się pokładową aparaturą radioelektroniczną służącą do celów nawigacji, bombardowania, czy przechwytywania. Samoloty te mogą być również wykorzystywane dla potrzeb wyższych dowództw oraz w pewnej mierze — do transportu wojskowego i przewozu desantów.

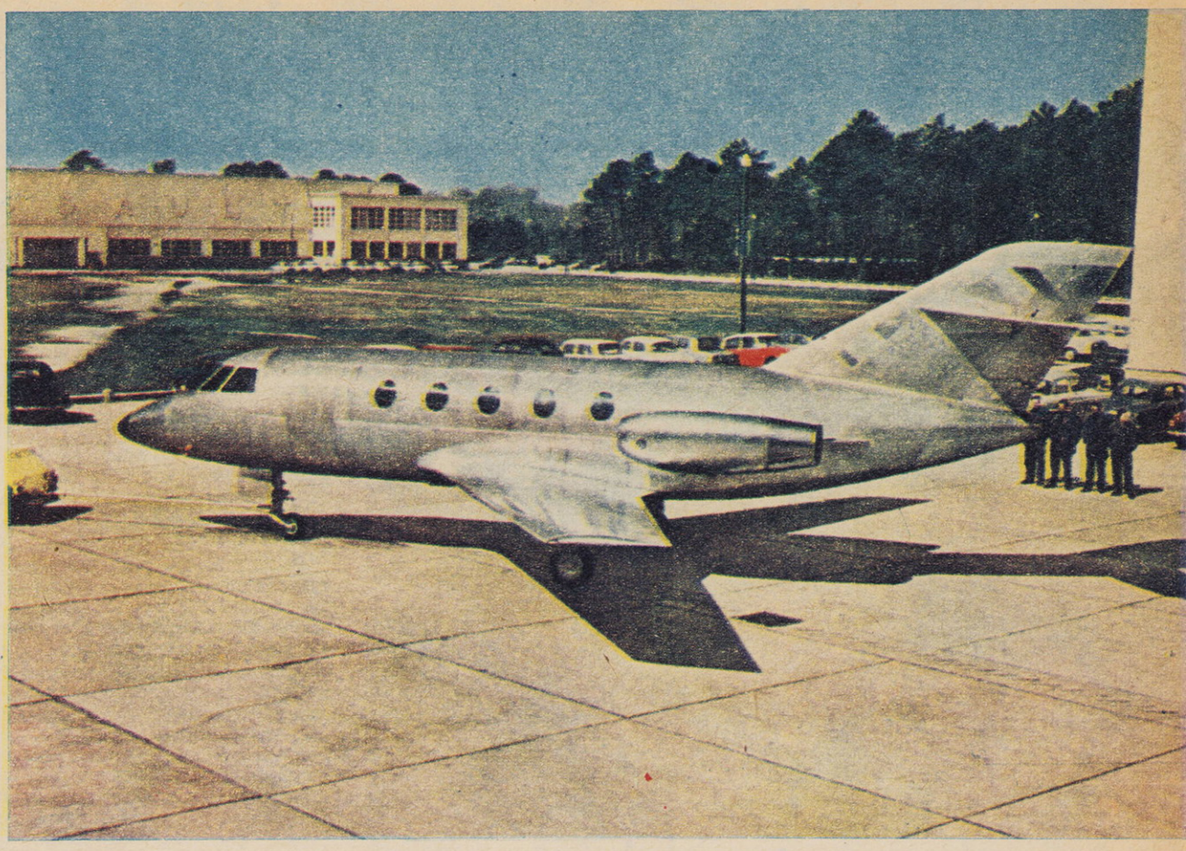
Dość szerokie perspektywy i możliwości wykorzystania małych, szybkich samolotów transportowych w różnych dziedzinach gospodarki i administracji państwowej (jak również w wojsku), przyczyniły się, że w niektórych krajach rozpoczęto już ich produkcję seryjną. Na przykład w Stanach Zjednoczonych został zbudowany samolot „Jet-Star", który w nomenklaturze sił powietrznych oznaczony jest jako C-140 (transportowy) i jako T-40 (do szkolenia nawigacyjnego i radarowego). Lotnictwo wojskowe NRF zamierza zakupić 6 takich samolotów dla celów szkoleniowych i w tym celu szkoli obecnie załogi w USA.

Przemysł lotniczy NRF opracowuje ponadto własny samolot transportowy HFB-320 o napędzie odrzutowym, który będzie mógł zabierać 7—12 pasażerów.

Włoskie Zakłady Macchi przygotowują prototyp małego odrzutowego samolotu transportowo-łącznikowego i dyspozycyjnego MB-330. Ma to być samolot sześciomiejscowy, wyposażony w dwa dwuprzepływowe silniki turbinowe Turbomeca „Aubisque", zabudowane z tyłu kadłuba. Samolot ten konstruowany jest w oparciu o odrzutowy samolot szkolno-treningowy MB-326. We Francji zakłady Marcel Dassault wspólnie z Sud Aviation zbudowały mały samolot transportowy o napędzie odrzutowym „Mystere".

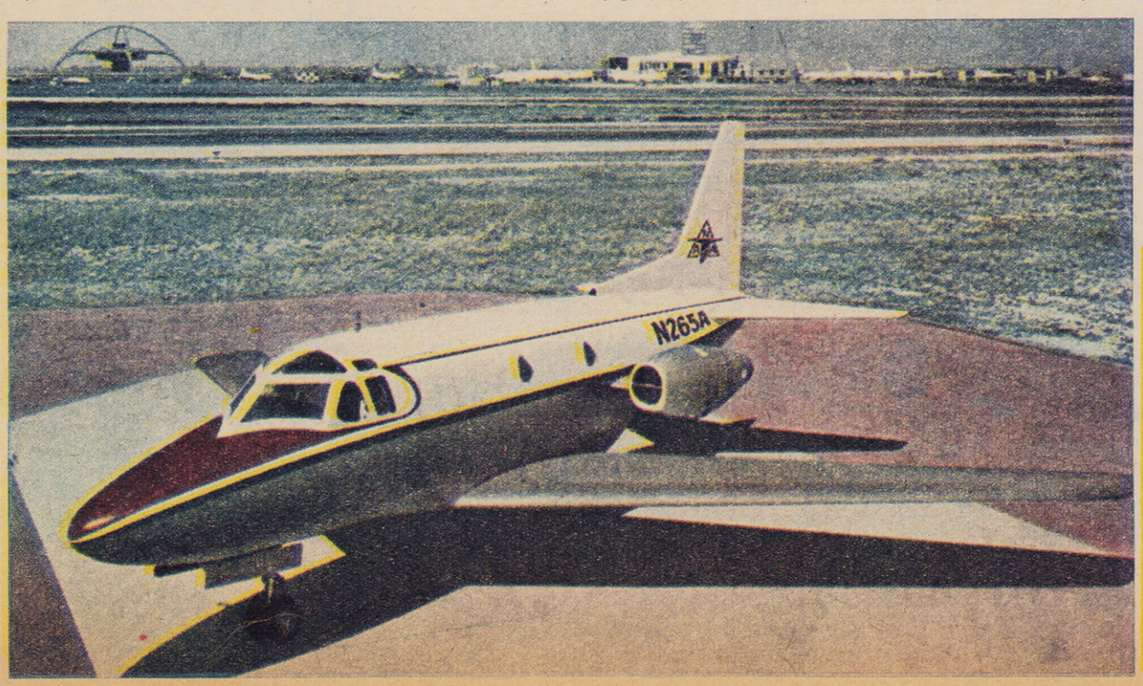
Znany jest również mały samolot transportowy francuskich zakładów Potez. Samolot Potez-840 wyposażony w 4 silniki turbośmigłowe Turbomeca „Astazou" zabiera 16—24 pasażerów. Jest to samolot dość krótkiego startu i lądowania (rozbieg 350 m, lądowanie znad przeszkody 15 m — 550 m).

W Wielkiej Brytanii został ostatnio skonstruowany prototyp małego samolotu transportowego De Havilland DH-125 z dwoma silnikami „Viper-20". Może on zabrać do 12 pasażerów. Długość rozbiegu — 915 m, dobiegu — 700 m. Wymiary kabiny pasażerskiej 6 x 1,8 x 1,75 m (wysokość). W zależności od przeznaczenia samolot może mieć różne wersje wyposażenia: w wersji cywilnej do 8 foteli; w wojskowej wersji transportowo-łącznikowej — 12; jako samolot do



Francuski samolot Dassault-Sud „Mystere" XX, z dwoma silnikami Pratt-Whitney po 1 500 kG ciągu. Prędkość max. 855 km/h na wysokości 9 150 m. Zasięg max. 2 900 km. Z prawej szkic samolotu „Mystere" XX.

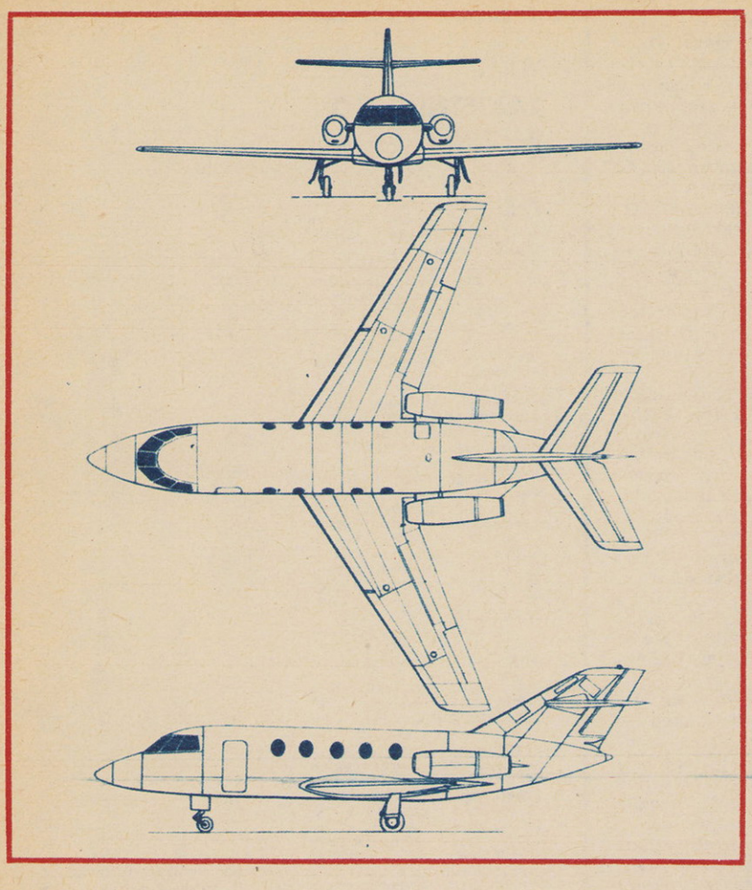
„Sabreliner" amerykański samolot dowozowy, transportowy i dyspozycyjny (6 pasażerów). Prędkość podróżna 800 km/h.

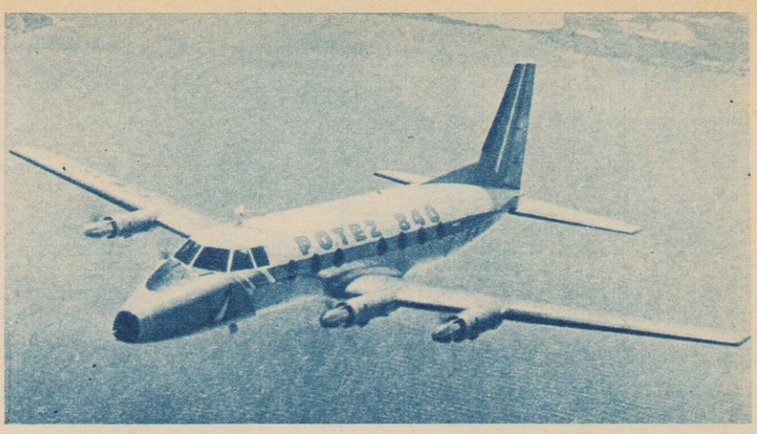


Podstawowe dane niektórych o
wo-dyspozycyjnych (zbudowanych

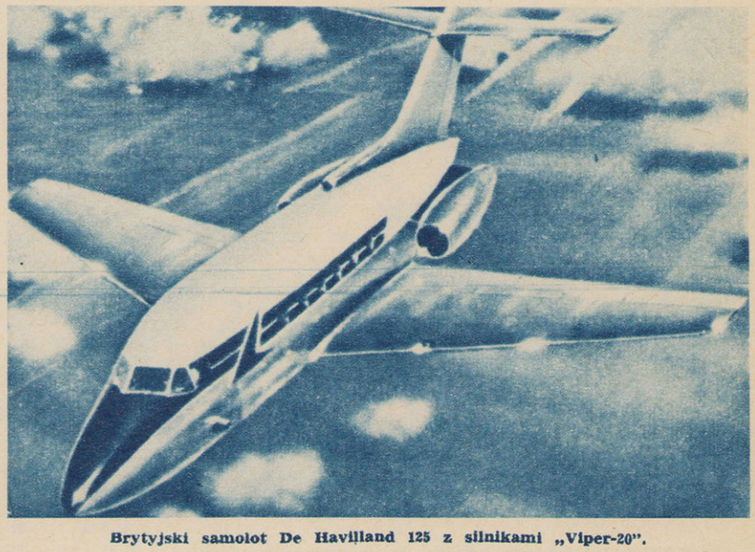
Nazwa samolotu	Liczba silników
„Jet-Star" (C-140)	4 x JT12
HFB-320	2 x CJ610
MB-330	2 x „Aubisque"
Potez-840	4 x „Astazou"
DH-125	2 x „Viper-20
„Lear-Jet"	

Uwaga: Potez-850 posiada silni





Turbośmigłowy, czterosilnikowy Potez 840, używany jako samolot dyspozycyjny i transportowy.



Brytyjski samolot De Havilland 125 z silnikami „Viper-20".

DYSPOZYCYJNE

szkolenia załóg w użyciu elektronicznego wyposażenia nawigatorsko-bombardierskiego i strzeleckiego — 4 plus osoba szkolona na fotelu obok pilota. Samolot ten może też być użyty do rozpoznania fotograficznego.

Szwajcarsko-amerykańska spółka Swiss-American Aviation Co. proponuje 9-miejscowy samolot odrzutowy „Lear-Jet". Samolot ten, zgodnie z założeniem, będzie mógł startować i lądować na lotniskach o długości 1 000 m.

Warto się obecnie zastanowić jakie znaczenie mogą mieć szybkie samoloty transportowo-dyspozycyjne w naszych warunkach i jakim powinny odpowiadać wymaganiom?

Wydaje się, że samoloty tego typu mogłyby być u nas wykorzystywane przez wszystkich jako dyspozycyjne oraz w komunikacji lotniczej, jako uzupełnienie dotychczas użytkowanych samolotów zarówno na liniach krajowych jak i zagranicznych.

Do tego celu w skali naszego kraju potrzeba by było łącznie (na początek) około 20 małych samolotów transportowych w wersjach: komunikacyjnej i dyspozycyjnej. Różnica pomiędzy tymi wersjami dotyczyłaby w zasadzie wyposażenia kabiny pasażerskiej. W wersji komunikacyjnej samolot mógłby mieć dwa rzędy foteli w układzie normalnym lub też ustawionych wzdłuż bocznych ścian kabiny. Liczba miejsc powinna wynosić 10—12 (z możliwością zwiększenia na krótszym dystansie), co jest uzasadnione w ruchu krajowym o małym natężeniu. Stanowiłoby to około 50% w stosunku do samolotu Il-14 i około 25—30% w stosunku do samolotu Convair-240 (oba typy obecnie używane przez PLL LOT).

Prędkość przelotowa małych samolotów transportowych w zastosowaniach cywilnych powinna wahać się w granicach 650—800 km/h. W naszych warunkach zapewnia to dotarcie do dowolnych punktów w kraju w ciągu 1—1,5 h lotu (nie licząc naturalnie czasu na dojazdy do lotniska). W wersji dyspozycyjnej dla działaczy i wyższych urzędników administracji państwowej daje to możliwość bardzo operatywnego załatwienia spraw w terenie i znaczną oszczędność czasu na podróże służbowe. W wariancie komunikacyjnym — odpowiada walorom nowoczesnych, dużych samolotów komunikacyjnych.

Samoloty te powinny oczywiście być wyposażone w urządzenia do lotu w trudnych warunkach atmosferycznych, klimatyzację i hermetyzację kabiny. Start i lądowanie samolotu winny być możliwe na nawierzchniach darniowych, przy czym długość pasa startowego nie powinna być dłuższa niż 600—1000 m. Zasięg lotu z obciążeniem 10—12 pasażerów (1000 kG) winien wynosić nie mniej niż 2000—2500 km, przy czym kosztem zasięgu należałoby przewidzieć możliwość zwiększenia liczby pasażerów do 16—18.

Z punktu widzenia wojskowego szybkie samoloty transportowo-łącznikowe przedstawiają również interesujący środek, którego wykorzystanie może być różnorodne, a mianowicie:

— jako środek dyspozycyjny i łączności dla wyższych dowództw wszystkich rodzajów sił zbrojnych;
— jako mały samolot transportowy do szkolenia skoczków spadochronowych;
— jako samolot szkolno-treningowy w lotnictwie bombowym i bombowo-rozpoznawczym (wielosilnikowym) służący zarówno do treningu pilotażowego w lotach wg przyrządów, w chmurach, w nocy, jak i do szkolenia w wykorzystaniu aparatury elektronicznej samolotów (jak celowniki radiolokacyjne, systemy radionawigacyjne itd);
— jako samolot zbiorowego szkolenia w użyciu aparatury elektronicznej — radionawigacyjnej i radiolokacyjnej (przechwytywania) samolotów jednomiejscowych;
— jako samolot rozpoznania fotograficznego.

Aby sprostać tym różnorodnym wymaganiom z punktu widzenia wojskowego, niezbędne jest oczywiście odmienne urządzenie wnętrza kabiny samolotu w zależności od przeznaczenia danej wersji. W szczególności, wyposażenie kabiny do szkolenia w zastosowaniu pokładowej aparatury elektronicznej, będzie odmienne od innych wersji. Muszą być w niej umieszczone 3—4 odpowiednie urządzenia radionawigacyjne (radiolokacyjne) — wskaźniki z aparaturą kierowania — niezależnie od istnienia takich urządzeń w kabinie pilota oraz odpowiednia łączność wewnętrzna. Ponadto do wymagań wersji wojskowej, należy dodać pewne uzupełnienia. Samolot wojskowy będzie oczywiście lepszy, jeśli jego prędkość będzie zbliżona do górnej wymienionej granicy (lub będzie ją przekraczała), a warunki (długość) startu i lądowania będą jak najkorzystniejsze (około 600 m; powinien to być samolot skróconego startu i lądowania). Jednocześnie powinien mieć możliwie niską, minimalną prędkość użytkową (poniżej 300 km/h), aby umożliwić skoczkom bezpieczne opuszczenie samolotu.

Oczywiście, zarówno w wersji cywilnej jak i wojskowej, samolot musi być przystosowany do lotów bez widzialności ziemi (chmury, noc).

Biorąc pod uwagę powyższe wymagania oraz istniejące silniki wydaje się, że samolot o wymienionej charakterystyce byłby samolotem o ciężarze w locie około 6000—7000 kG. Napęd samolotu mogą tworzyć dwa-trzy silniki odrzutowe, najlepiej dwuprzepływowe, o ciągu 800—1200 kG (stosunek — ciężar samolotu: ciąg, jak 3:1 — 2:1). Jest rzeczą niewątpliwą, że zbudowanie u nas takiego samolotu w oparciu o istniejące biura konstrukcyjne i przemysł krajowy, nie nasunęłoby trudności.

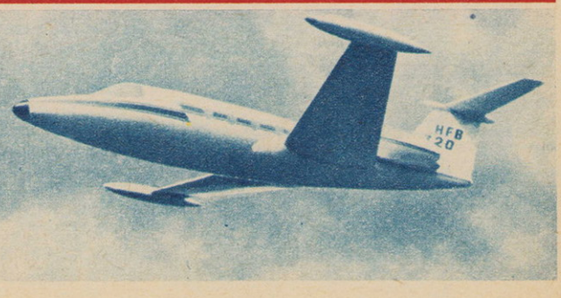
drzutowych samolotów transporto-
lub będących w opracowaniu)

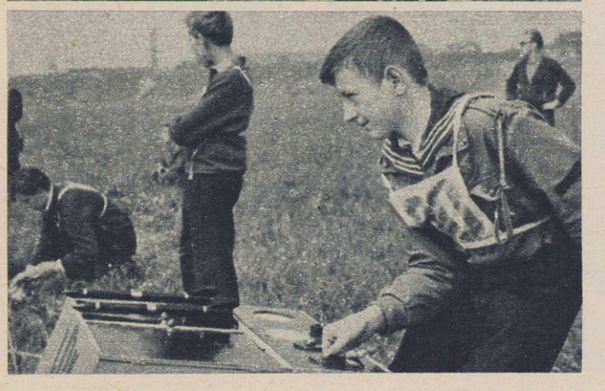
Ciąg w kG	Prędkość w km/h	Zasięg w km	Liczba pasażerów
4 x 1360	800	4600	8
2 x 1293	630—795	1200—2350	7—12
2 x 700	650	2000	6
2 x 442K.M.	500	1500	16—24
2 x 1360	805	3000	około 12
	850	3000	9

iturbośmigłowe.

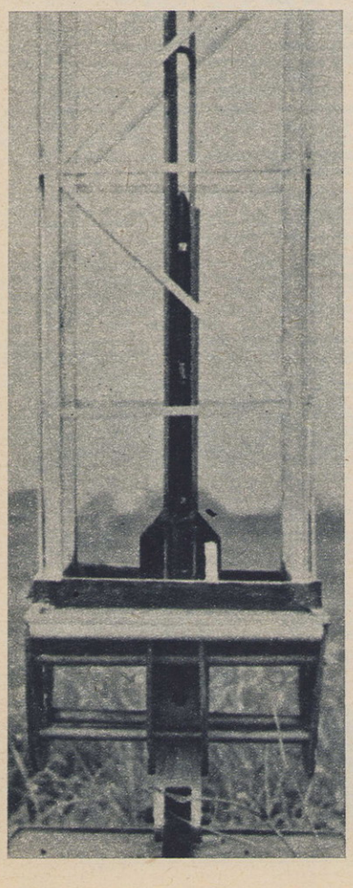
Zdjęcie makiety samolotu amerykańskiego „Aero Commander-Jest 1121". Przewidywana prędkość lotu Ma = 0,8. Zasięg 2 600 km.

Zachodnioniemiecki, dwusilnikowy samolot HFB-320 „Hansa".





Krakowskie spotkanie młodych astronautów



KRAKÓW ma szczęście do modelarzy rakietowych. Tu odbyły się pierwsze zawody w tej specjalności zorganizowane 8 kwietnia 1962 r. przez Aeroklub PRL. Tym razem organizatorem imprezy, której oficjalna nazwa brzmiała: Zawody Modeli Rakiet Ligi Obrony Kraju, był LOK i ZMS*). Fakt organizacji imprez i w tej dziedzinie przez LOK wynika z charakteru organizacji, która od trzech lat dąży do rozwoju modelarni wielobranżowych.

Zawody odbyły się według nowego regulaminu wydanego przez LOK w 1963 r.

Rozgrywki przeprowadzono w trzech klasach, a mianowicie: Klasa A-1 rakiety jednostopniowe o dowolnej stabilizacji, z napędem kliszowym, ciężar startowy maksimum 150 G (tylko dla juniorów); Klasa A-2. Rakiety jednostopniowe na stały materiał pędny o dowolnym składzie i dowolnej stabilizacji, ciężar startowy maksimum 100 G (tylko dla juniorów); Klasa B-1 tj. rakiety jednostopniowe na stały materiał pędny o dowolnym składzie, ciężar startowy maksimum 150 G (tylko dla seniorów).

Czwartej konkurencji, tj. w klasie B-2 (rakiety wielostopniowe na stały materiał pędny o dowolnym składzie i ciężarze do 150 G — tylko dla seniorów) nie dokończono z powodu obfitych opadów atmosferycznych.

Do zawodów dopuszczono 17 ekip. Każda ekipa składała się z 6 zawodników. Łącznie startowało 102 modelarzy. W zawodach mogli brać udział także modelarze spoza LOK. Reprezentowanych było 8 województw oraz Pałac Młodzieży — Katowice. Z Krakowa brały udział 4 ekipy, z woj. katowickiego — 7. Zawody odbyły się w konkurencji indywidualnej i zespołowej.

Impreza odbyła się na podkrakowskich łąkach w pobliżu Nowej Huty, w obecności wielu tysięcy widzów. Na starcie czynne były 4 radiostacje wraz z obsługą składającą się z wyspecjalizowanych członków Radioklubu LOK. Przed odpaleniem rakiety punkt przy starcie podawał numer startującego, a po starcie obserwatorzy na punkcie nr nr 1, 2 i 3 wpisywali do przygotowanych tabel stwierdzony wynik i podawali rezultat do kierownika startu. Tym sposobem bez kłopotliwych i zabierających wiele czasu manipulacji tablicami można w kilka sekund po starcie ogłosić wyniki.

Wszyscy modelarze z drużyny Kraków-A odpalili swoje rakiety przy pomocy fal radiowych. Na znak dany przez startera modelarz włączał przycisk nadajnika, następowało zamknięcie obwodu i odpalenie rakiety. Aparatura pracowała w paśmie 27.12 MHz. Wszystkie starty były udane. Autorem tego pomysłu był inż. Franciszek Stankiewicz z Krakowa.

Większość zawodników pochodziła z modelarni wiejskich lub z małych miast. Wymienimy tylko kilka przykładów całych 6-osobowych ekip wiejskich: Na przykład z Woli Batorskiej pow. Bochnia, Ostrowin, pow. Ostróda, Chełmek, pow. Chrzanów, Tomaszów Mazowiecki, Ursus, Wejherowo. Średnia wieku zawodników 12—14 lat.

WYNIKI ZAWODÓW

Klasa A1. 1. Wiesław Porębski (Kraków D) wysokość 229 m. 2. Aleksander Antończyk (Kraków C) — wysokość 195 m; 3. Tadeusz Rybicki (Warszawa Woj.) — wysokość — 140 m.

Klasa A2. 1. Jan Nowicki (Pałac Młodzieży, Katowice) — wysokość — 305 m; 2. Henryk Opitek (Kraków A) — wysokość 276 m; 3. Piotr Szendzielorz (Pałac Młodzieży, Katowice) — wysokość 266 m.

Klasa B1. 1. Janusz Żeromski (Katowice A) — wysokość 755 m; 2. Zbigniew Kulczyk (Kraków A) — wysokość 211 m; 3. Michał Rusiński (Kraków A) — wysokość 197 m.

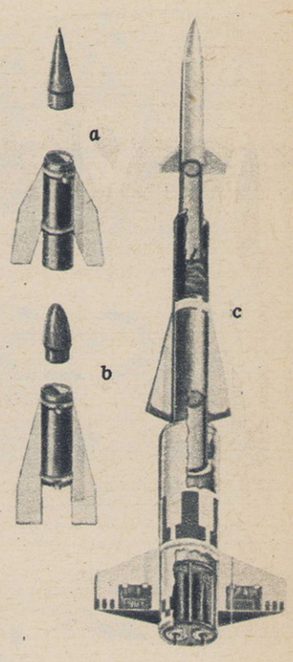
Zespołowo: I miejsce — Kraków, II — Katowice, III Warszawa Woj.

J. M.

*) Zawody te należy uważać, jako eliminację do II Ogólnopolskich Zawodów Modeli Rakiet Aeroklubu PRL. (red.)

MAŁE RAKIETNICTWO W ZSRR

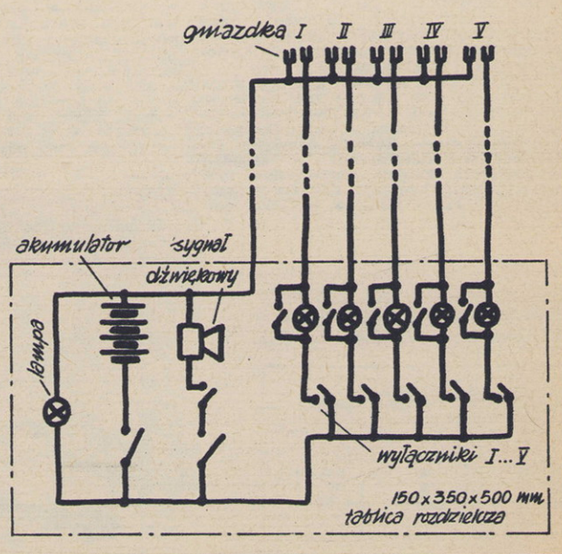
DNIA 12 maja br. w Silikatnaja pod Moskwą rozegrano drugie zawody modeli rakiet o puchar przechodni im. J. Gagarina. W zawodach uczestniczyli modelarze moskiewscy oraz goście z trzydziestu dwóch miast. Zawody bowiem zorganizowano dla okręgu moskiewskiego, który gościł ponadto uczniów z Krasnodaru i Rostowa. Oficjalne wyniki nie zostały jeszcze opublikowane. Wiadomo jedynie, że w ZSRR praktykuje się obliczanie całkowitego czasu lotu licząc od momentu startu do chwili lądowania na spadochronie lub innym urządzeniu zwalniającym prędkość spadania rakiety. W kat. modeli rakiet jednostopniowych zwyciężył E. Gwitow, w wielocztonowych W. Nadin, a w kategorii doświadczalnych modeli N. Kosenczuk.



O wynikach świadczą natomiast osiągnięcia rakietników Petrozawodska; czas 2 min 24 sek dla rakiety konstrukcji G. Aleksiejewa. Na towarzyskich zawodach rakietowych trzech miast okręgu moskiewskiego uzyskano w kat. modeli jednostopniowych czas 1 min 6 sek (N. Zajcew), a w kat. wielostopniowych 1 min 22 sek (W. Kutin). Również 12 maja rozegrano miejskie zawody na lotnisku Tuszyno (pod Moskwą). Uczestniczyło w nich 100 zawodników. Rekordowy lot w czasie 6 min 29 sekund wykonał model wielostopniowej rakiety A. Woronina.

Zgodnie z nowo wprowadzonym regulaminem w w ZSRR, na zawodach modeli rakiet ograniczono obciążenie powierzchni czaszy spadochronu do 10 G/dcm². O konstrukcji małych rakiet budowanych w ZSRR świadczyć mogą zamieszczone obok rysunki, które opracował jeden z bardziej aktywnych modelarzy W. Jeskow. Rakiety oznaczone literami „a" i „b" są to prace uczniowskie służące dla celów szkoleniowych. Rakieta „c" jest konstrukcją dwustopniową, przy czym pierwszy stopień zaopatrzono w dwa silniki równocześnie pracujące. Taki układ zwiększa udźwig, rakieta może być wyposażona w aparaturę do zdalnego kierowania, aparat fotograficzny i inne urządzenia badawcze i pomiarowe. Według Jeskowa stopień złożony z dwóch, a nawet trzech silników daje ciąg około 5 kG. Interesującą tablicę rozdzielczą dla tartu 5 modeli rakiet opracował inż. L. Muryczew. Schemat elektrycznych połączeń podano poniżej. Urządzenie służyć może do zapłonu zarówno dla 5 rakiet jednosilnikowych lub też jednej rakiety zaopatrzonej w 5 silników. Obudowa może być sporządzona ze sklejki lub tworzywa sztucznego. W niej mieszczą się baterie zasilające, wyłączniki i lampki sygnałowe. Na tablicy ponadto umieszczono alarmujący sygnał dźwiękowy (od motocykla). Źródłem prądu jest 6 V akumulator motocyklowy. Ciężar kompletnej tablicy 5 kG. Przewody długości 20—25 m (to znaczy od tablicy do stanowiska startowego) mają przekrój 0,35 mm² każdy.

PAWEŁ ELSZTEIN



OZML - Katowice 10-11.V.1963

JAK w latach ubiegłych tak i w roku bieżącym dział techniczny Pałacu Młodzieży im. B. Bieruta w Katowicach przy współpracy Aeroklubu Śląskiego zorganizował zawody modeli na uwięzi. Udział w nich wzięło przeszło 70 modelarzy. W poszczególnych kategoriach czołowe miejsca zajęli:

KATEGORIA A — modele szybkie.
Grupa juniorów.

I. Ryszard Kozak — Aeroklub Częstochowa;
II. Marek Cebrzycki — PM — Warszawa;
III. Marian Grochal — OM — Katowice;

Grupa seniorów.

I. Zygfryd Folek — Aeroklub Śląski;
II. Stanisław Skotniczny — Aeroklub Śląski;
III. Andrzej Rachwał — PM — Katowice.

KATEGORIA B — makiety 1-silnikowe.
Grupa juniorów.

I. Janusz Peszak — PM — Katowice (Praga 114);
II. Jerzy Michałła — PM — Katowice (Morane „N");
III. Jan Kazimierczak — PM — Katowice (Tatra 101).

Grupa seniorów.

I. Romuald Żmidziński — Aeroklub Śląski; (Tarpan);
II. Janusz Bodzionny — Aeroklub Krakόw (Cessna-Skylane);
III. Jan Tomaszewski — PM — Katowice (Kaspar).

KATEGORIA C — makiety wielosilnikowe.
Grupa juniorów.

I. Ryszard Żurakowski — Aeroklub Jelenia Góra (Wellington);
Pozostali nie wykonali lotów.

Grupa seniorów.

I. Ireneusz Pudełko — Aeroklub Kraków (PZL „Wilk");
II. Jan Tomaszewski — PM — Katowice (Aero-45);
III. Jan Kuszlek — Aeroklub Kraków (Britania).

KATEGORIA D — (wyścig).
Grupa juniorów.

I. Grzywa — Kozak — Aeroklub Częstochowa — 9' 54";
II. Cebrzycki — Włodarczyk — PM — Warszawa — 12' 18".

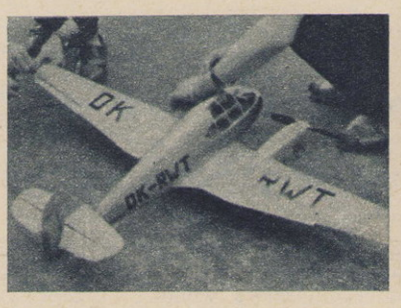
Grupa seniorów.

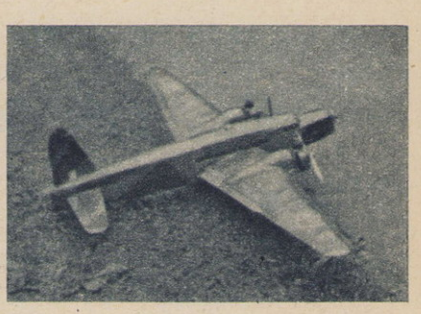
I. Żmidziński — Kozłowski — Aeroklub Śląski — 6' 09";
II. Granowski — Pawłowski — Aeroklub Łódź — 6' 38";
III. Świętoń — Schab — Aeroklub Mielec — 9' 29".

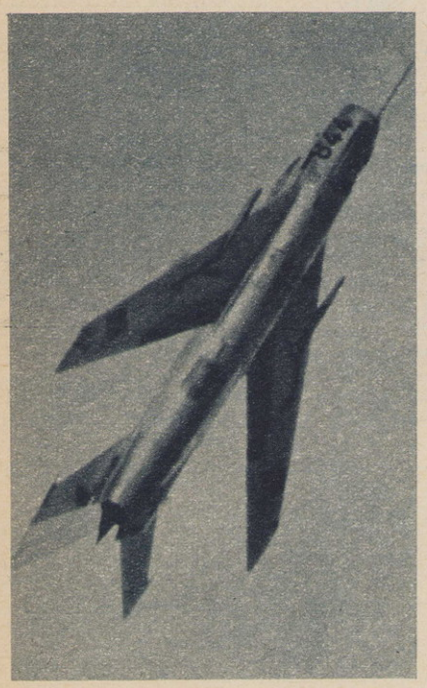
Zwycięzcy otrzymali cenne nagrody w postaci zegarków, aparatów fotograficznych i silników, ufundowane przez Pałac Młodzieży im. B. Bieruta.

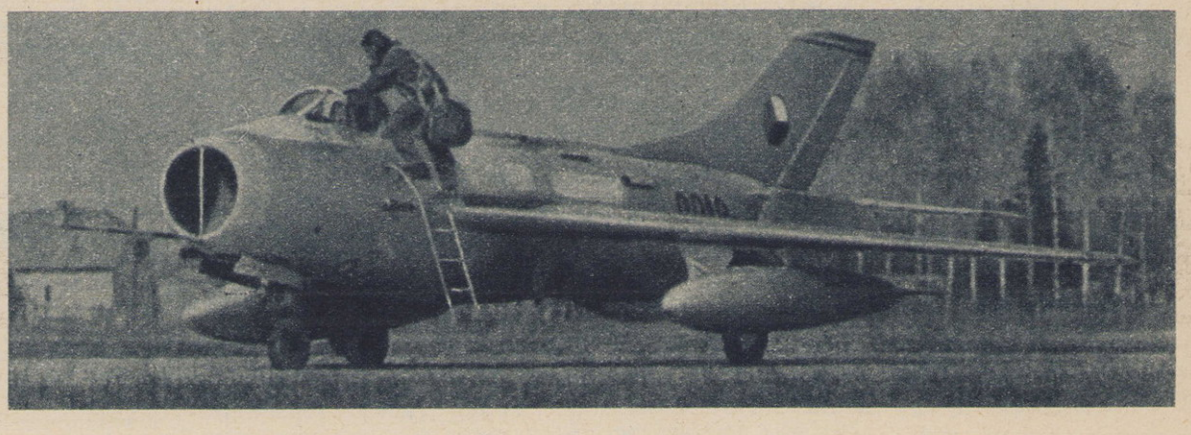
J. T.

Na zdjęciach u góry: Model samolotu PZL „Wilk" I. Pudełko z Krakowa, zwycięzcy w grupie seniorów. Wiatrakowiec na uwięzi konstrukcji R. Gruszki z Katowic. Na zdjęciach poniżej: Model samolotu „Aero-45" J. Tomaszewskiego. Dwa silniki Zeiss-Aktivist, prędkość lotu na linkach o długości 11,37 m i średnicy 0,6 mm — 119 km/h. Dwusilnikowy „Wellington" Ryszarda Żurakowskiego z Jeleniej Góry, zwycięzcy w grupie juniorów. Foto: J. Tomaszewski







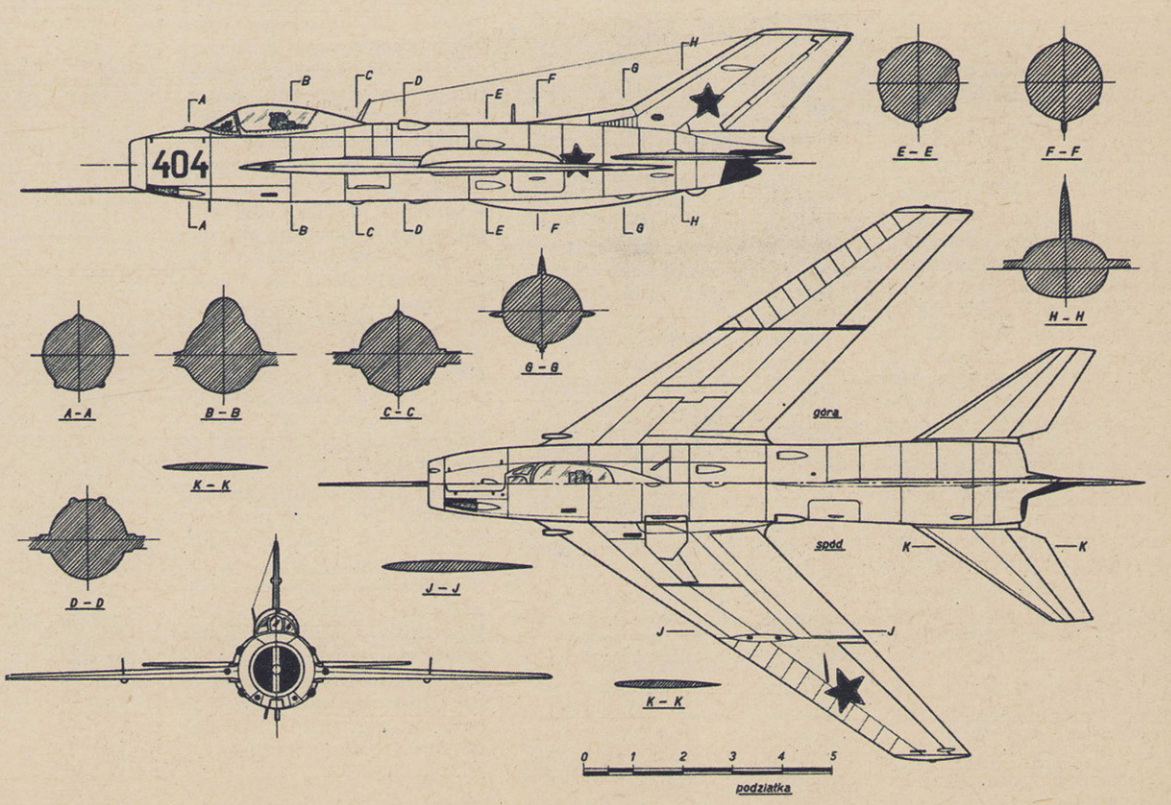


MODEL SAMOLOTU MIG–19

Opr. Z. Szajewski

OBOK podajemy plan makiety samolotu myśliwskiego z serii sławnych radzieckich MiGów. Plan ten posłuży naszym Czytelnikom do wykonania modelu na zapowiadaną na jesień br. wystawę TPPR obrazującą lotnictwo i astronautykę radziecką.

Zdjęcia: „Kridla Vlasti" (CSRS) i „Aero-Sport" (NRD)



Poniżej publikujemy dalsze artykuły dyskusyjne z naszego cyklu — tym razem napisane przez spadochroniarki. Mistrzyni Sportu Maria Wojtkowska ma na swym koncie szereg wyczynów krajowych i międzynarodowych, udział w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata. W latach 1955 do 1962 była w Spadochronowej Kadrze Narodowej. Natomiast Maria Puchar, aktualna Spadochronowa Mistrzyni Polski uczestniczyła również w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata, a w ubiegłym roku startowała w USA.

Na końcu drukujemy wypowiedź Leszka Bobowskiego, który swoje uwagi na ten temat potraktował w formie listu do Waldemara Salacha, w związku z jego artykułem o CWSpadzie.

Redakcja

NA TROPACH BRUDNYCH CZASZ 5)

Czy spadochronowy sport wyczynowy w Polsce istnieje?

CZY spadochronowy sport wyczynowy w Polsce istnieje? Oto pytanie, na które chciałabym otrzymać odpowiedź. Długo zastanawiałam się czy jest ktoś, kto mógłby udzielić mi na nie odpowiedzi. Przypuszczam, że chyba nikt. Ludzie, którzy „kierują" naszym sportem spadochronowym, nie zdają sobie z tego sprawy, albo też nie chcą spojrzeć w oczy tragicznej sytuacji, jaka ma miejsce w polskim spadochroniarstwie.

Byłam w Spadochronowej Kadrze Narodowej od chwili jej powstania, to znaczy od 1955 roku. Był to wówczas piękny okres, kiedy w naszym kraju powstawał spadochronowy sport wyczynowy. Wtedy to, po raz pierwszy, została powołana Spadochronowa Kadra Narodowa. Z dużym wysiłkiem i w bardzo ciężkich warunkach zorganizowano pierwszy obóz spadochronowy w Nowym Targu. Miały tam miejsce niedociągnięcia, ale był to dopiero początek.

W rok później następny obóz Spadochronowej Kadry Narodowej przeprowadzono wzorowo w Poznaniu. Stworzono dobre warunki do skoków i do wypoczynku. Z podobną sytuacją spotkałam się w 1958 roku. Ogólna ocena — dobre warunki, dużo skoków. Rezultat: bardzo dobre wyniki na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie (CSRS). Polskie Spadochroniarstwo zaczyna się liczyć na arenie międzynarodowej. Cóż łatwiejszego, jak utrzymać raz ciężko wywalczoną pozycję.

Następuje zmiana kierownictwa Wydziału Spadochronowego APRL. W sporcie spadochronowym zaczyna dziać się coraz gorzej. W dwa lata później, w roku 1960, na V Spadochronowych Mistrzostwach Świata zajmujemy jedno z ostatnich miejsc.

Spadochroniarstwo wchodzi w okres coraz trudniejszego rozwoju. Młodzież praktycznie nie ma możliwości wejścia do Spadochronowej Kadry Narodowej. W ostatnich trzech latach obozy kadry w Strzebielinie lub Lęborku organizowane są w warunkach urągających podstawowym wymaganiom higieny. — Szczególnie trudna jest sytuacja kobiet. Pomimo wybrania Rady Trenerów przez Komisję Spadochronową, treningiem kieruje jeden człowiek, reszta nie zostaje dopuszczona do głosu. Przy czym jest on osobistością nieomylną, nie uznającą rad i wskazówek. Drugi trener zostaje wyznaczony również za plecami Komisji Spadochronowej. Nie wiadomo też, a powinniśmy wiedzieć, czym kierował się kierownik Wydziału Spadochronowego APRL wyznaczając na drugiego trenera dobrego skoczka, ale nie wyrobionego pod wieloma względami instruktora i człowieka. Miał zresztą do dyspozycji bardziej doświadczonych, rozsądniejszych i cieszących się ogólnym szacunkiem ludzi.

Tego rodzaju sytuacji mamy zresztą o wiele więcej. Nie mniej tajemnicza jest sprawa powołania dwóch kobiet na obóz Spadochronowej Kadry Narodowej w 1961 roku, którym przez niewłaściwe postępowanie — zanim nauczyły się w ogóle skakać — przewrócono w głowie.

Zapomniano zupełnie o tym, że chcąc kogoś uczyć, trzeba być dobrym psychologiem i pedagogiem. Jak wiadomo, sama nazwa trener tu jednak nie wystarcza, aby uzyskać dobre wyniki. Należy otoczyć zawodników opieką, należy stworzyć im odpowiednie warunki do treningu i do wypoczynku, zapewnić opiekę lekarską. Szczególnie wtedy, kiedy trening jest przeprowadzany w szybkim tempie i w związku z tym bardzo wyczerpujący. **Kłótnie trenera z zawodnikami o miejsce w samochodzie, usiłowanie wmówienia komuś, że udaje, bo nie chce skakać, kiedy skoczek po nieudanym skoku ma zwichniętą nogę i zmuszanie do przebywania na starcie, dyskwalifikują człowieka jako takiego, a cóż dopiero jako wychowawcę.**

Nic wspólnego z uczciwością nie ma również przywłaszczanie sobie pieniędzy za cudzą pracę. A niestety i takie rzeczy miały miejsce na obozie Spadochronowej Kadry Narodowej w Lęborku. Jak wiemy, każdy nowy spadochron musi być poddany próbie skoku. Próby mogą wykonywać od ubiegłego roku tylko skoczkowie doświadczalni. **W Lęborku skoki próbne wykonywali wszyscy uczestnicy obozu. Rachunki wystawiali ci, którzy mieli do tego prawo. Pieniądze natomiast nie wszystkie trafiały do kieszeni tych, którym się należały. Część pieniędzy zainkasował trener do swojej kieszeni.** W odpowiedzi na słabe próby interwencji skoczków w tej sprawie trener zwrócił uwagę, że jeśli się nie ma prawa do wykonywania prób — należy się cieszyć z tego, co się otrzymało.

Nie mam tutaj zamiaru dyskutować na temat, czy kwalifikacje członków Spadochronowej Kadry Narodowej są mniejsze czy większe od kwalifikacji skoczków doświadczalnych. **Chcę tylko dowiedzieć się, czy przekraczanie przepisów i inkasowanie pieniędzy za cudzą pracę należy również do obowiązków trenerów.**

Dlaczego nikt nie interesował się i nie kontrolował tych, którzy wykonują próby? Tym bardziej, że o tego rodzaju praktykach pana trenera, tylko na innym terenie, dość głośno mówiło się w świecie spadochronowym.

Wyniki uzyskane na zawodach również były okryte tajemnicą. Do dziś nie można dowiedzieć się, kto i jakie miejsca zajął na zawodach w NRD i Rumunii. A kto jak nie zawodnicy mają do tego prawo? Do przyjemności nie należy również wysłuchiwanie uwag zawodników zagranicznych na temat ubioru i „flejtuchowego wyglądu" polskiego trenera w Rumunii. Czyżby zapomniano o tym, iż stare polskie przysłowie mówi: „Jak nas widzą, tak o nas piszą".

Nie lubię „publicznego prania brudów", ale jak widać jest ono konieczne i nieodzowne dla uzdrowienia sytuacji w naszym spadochroniarstwie. A brudów zebrało się dużo i jest co prać.

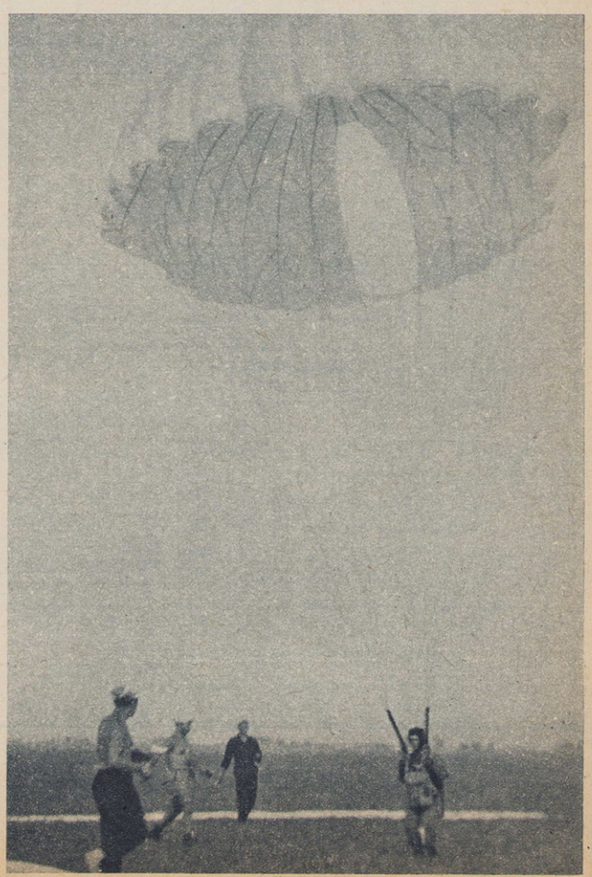
Pozostało do wyjaśnienia jeszcze wiele rzeczy interesujących wszystkich spadochroniarzy. Między innymi to, jaki był cel tworzenia Ośrodka Spadochronowego w Strzebielinie. Dlaczego właśnie w Strzebielinie są organizowane obozy spadochronowe i obozy kadry? Czy ktoś się zastanowił, że ośrodek ten został przeciążony pracą szkoleniową, że niestety, ale organizowanie obozów wyczynowych w ośrodku, gdzie szkoli się przeciętnie na turnusie kilkaset ludzi, jest niewskazane. Brak odpowiedniej kadry instruktorskiej, która prowadziłaby szkolenie wyczynowe, również ujemnie wpływa na jakość tego szkolenia. Czy w momencie kiedy dysponujemy trzema samolotami An-2 naprawdę nie można rozgraniczyć szkolenia podstawowego od wyczynowego? Czy pod kierownictwem Wydziału Spadochronowego APRL i przy niewłaściwej organizacji zajdziemy daleko? Wątpię.

Wiem natomiast, że nasze spadochroniarstwo zostało położone na obie łopatki. Zostało położone i to dobrze. Trzeba więc mu jak najszybciej przywrócić należyte miejsce wśród innych sportów lotniczych. Należy już dzisiaj wziąć się do pracy, by odrobić milowe zaniedbania.

Jeżeli chodzi o wnioski, to nasuwają się następujące: 1. Bardziej starannie niż dotychczas dobierać ludzi, którzy mają pełnić odpowiedzialną rolę wychowywania młodzieży; 2. Udostępnić wejście do Spadochronowej Kadry Narodowej młodym, utalentowanym skoczkom; 3. Obozy Spadochronowej Kadry Narodowej organizować w dogodnych do tego miejscowościach, przy czym należy zapewnieć skoczkom lepsze niż do tej pory warunki bytowe; 4. Powołać nowych trenerów.

MARIA WOJTKOWSKA
Mistrz Sportu

Foto: TM (2)



W SPRAWIE OBOZÓW I ZAWODÓW

NAWIĄZUJĄC do dyskusji toczącej się na łamach „Skrzydlatej Polski" w sprawie sytuacji w polskim sporcie spadochronowym, pragnę wyrazić swoją opinię w tej sprawie.

Byłam jedną z nielicznych spadochroniarek polskich, które w ciągu ostatnich lat brały udział w obozach, zawodach i mistrzostwach spadochronowych, tak w kraju jak i za granicą. Jest więc rzeczą zrozumiałą, że problem obozów oraz związanych z nimi spraw żywo mnie interesuje; na ten właśnie temat chcę się wypowiedzieć.

Pierwsza sprawa, którą chcę poruszyć, to niewłaściwe traktowanie kobiet na obozach spadochronowych i antagonizmy między kobietami i mężczyznami, częściowo wywoływane postawą trenerów, którzy — jak wykazuje doświadczenie — chętnie pozbyliby się zawodniczek, niepomni faktu, że właśnie kobiety odnosiły zawsze sukcesy na zawodach i mistrzostwach, czego nie można powiedzieć o naszej drużynie męskiej.

Faktem jest, że kobietom zazwyczaj przydzielano gorsze pomieszczenia, nie brano pod uwagę ich słabszej kondycji fizycznej przy intensywnych treningach, a na ich jakiekolwiek dolegliwości odpowiadano obojętnym wzruszeniem ramion. Jakość opieki lekarskiej i jakość wyżywienia pozostawiała także wiele do życzenia.

Wydaje mi się, że na tego rodzaju obozach trenerzy winni być opiekunami i przyjaciółmi zawodników, bronić ich interesów i praw, ściśle przestrzegać ustalanych planów i metod treningu, dbać o właściwą sportową atmosferę na obozie i zapobiegać drobnym konfliktom, o które tak łatwo w pełnej napięcia atmosferze obozu spadochronowego. Wszystkich wyżej wymienionych cech nie można niestety przypisać dotychczasowym trenerom, którzy chyba niezbyt właściwie pojęli swoje obowiązki.

W tym, co dotychczas napisałam celowo unikam określenia „Kadra Narodowa". Kilka lat temu ogłaszano corocznie skład powołanej przez Aeroklub PRL, na wniosek Komisji Spadochronowej, Kadry Narodowej i zawiadamiano macierzysty aeroklub o wyborze do jej składu członków danego klubu. Obecnie, jak mi wiadomo, nie ma Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL i nie powołano oficjalnie Narodowej Kadry Spadochronowej. W związku z tym wyczynowi spadochroniarze mogą się tylko domyślać, kto z nich ma szanse reprezentowania barw kraju za granicą. Z tego prawdopodobnie wynika fakt nie organizowania obecnie zimowych obozów kondycyjnych dla członków Kadry Narodowej, tak potrzebnych — szczególnie spadochroniarzom.

Wiadomo ogólnie, że w innych dyscyplinach sportowych Kadra Narodowa korzysta z przywilejów, czego nie można powiedzieć o naszej „Kadrze".

Ciekawa też jestem dlaczego utrzymuje się w tajemnicy wyniki z zawodów międzynarodowych (niejednokrotnie dobre). Opinia publiczna nie jest zorientowana co do poziomu naszego spadochroniarstwa, gdyż brak jest jakichkolwiek sprawozdań z zawodów i mistrzostw. Wszystkim nam zależy chyba na popularyzacji sportu spadochronowego.

Bardzo drażliwą dla zawodników była sprawa niestosownego zachowania się kierownictwa naszej ekipy za granicą w stosunku do zawodników, co wielokrotnie zwracało uwagę członków ekip zagranicznych i urażało naszą ambicję.

Mam nadzieję, że toczą ca się obecnie dyskusja na temat niezadowalającej sytuacji w naszym sporcie spadochronowym, a w tym również mój głos w dyskusji, przyczyni się do poprawienia, między innymi, także sytuacji w spadochroniarstwie wyczynowym.

MARIA PUCHAR
Spadochronowa Mistrzyni Polski na lata 1961/62

LIST DO W. SALACHA

ZDZIWISZ się zapewne, że otrzymałeś ode mnie list, choć do tej pory nigdy do Ciebie nie pisałem. Zadecydował o tym Twój artykuł w „Skrzydlatej" — Uwagi o CWSpad. Po jego przeczytaniu i wstępnym przeanalizowaniu wspartym konfrontacją faktów doszedłem do wniosku, że pisałeś go w atmosferze pełnej goryczy, niespełnionych osobistych celów i zamierzeń, a co za tym idzie — dużej dozy napastliwej zgryźliwości Szukałeś kozła ofiarnego, aby wyładować swój głęboki żal. Abstrahując od Twoich osobistych pobudek, jakimi kierowałeś się pisząc wyżej wymieniony artykuł, uważam, że podszedłeś do CWSpadu jednostronnie. Twoje uwagi są napastliwo-butne, miejscami wręcz szokujące, pozbawione w niektórych momentach dozy obiektywizmu.

Nie neguję węzłowych problemów poruszanych w artykule. Skłonny jestem im w niektórych momentach przyklasnąć, lecz w ogólnym rozrachunku pozostał mi niesmak. Pozwól, że ściśle trzymając się artykułu postaram się zbić Twoje tezy, uwypuklając swoje stanowisko, łącznie z motywacją.

A propos uczestników obozu wyczynowego. Materiał był przeciętny, można rzec bardzo słaby — nie odpowiadał wymogom stawianym przez kierownictwo. Czy to jest powód, żeby odesłać kandydatów do domu? Wydaje mi się, że nie. Szkoli się taki materiał jakim się w danej chwili dysponuje. Stosując Twoją koncepcję należałoby rozwiązać obóz, gdyż na 5—6 osób (niepełny wylot) nie byłoby sensu organizować startów. Jeśli idzie o podział grup, również błędnie interpretowałeś. Ów podział miał miejsce po tragicznym wypadku i trudno było doszukać się w nim zasadniczych, reorganizacyjnych zmian, gdyż w grupie instruktora Maciejewskiego skakali: Włodarczyk, Struzik i „babka" z Bielska, których zaliczało się do czołówki naszego obozu. Sam dobrze wiesz, że ci co mieli poprawne odejście z An-2 kręcili spirale, lecz były poważne trudności. Z kolei ja się pytam — kto miał kręcić ósemki i salta — z nas chyba nikt!(?)

Odnośnie spraw składaczy. Wiek nie zgadza się, posiadałeś błędne informacje. Pisząc o składaczach zrobiłeś z nich rynsztokowych pijaków. W trakcie trwania obozu nie zauważyłem tak tragicznych momentów, poza tym każdemu można wypić bez względu na charakter pracy, wyłączając specyficzne formy pracy — w tym przypadku eliminuje się tę możliwość.

O dzikich rykach po północy nie słyszałem w ogóle, jedynie od czasu do czasu słyszałem salwy śmiechu, rozlegające się tu i ówdzie, sygnalizujące, że „wiara" opowiada w namiotach kawały. Ryk — o śmiech salwowy, to zasadnicza różnica, dlatego też nie utożsamiaj obu terminów.

Wnioski końcowe:

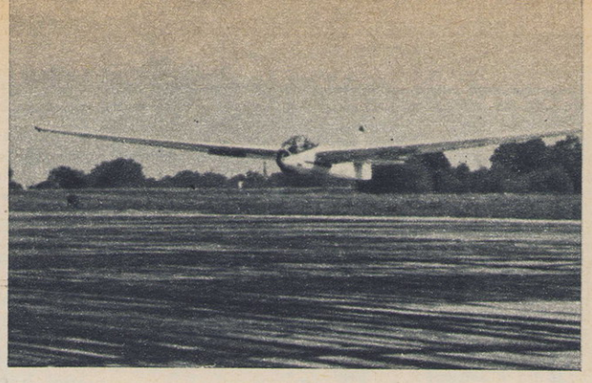
Ad 1 — Należy prowadzić politykę elastyczną w stosunku do grup szkoleniowo-wyczynowo-treningowych i stosować te koncepcje, których postulaty wypływają w czasie szkolenia.

Ad 2 — Dyzerat idealny, proszący o gorący aplauz.

Ad 3 — Lekka przesada — ośrodek nadaje się do szkolenia, lecz mógłby zostać zmieniony na bardziej odpowiedni.

Ad 4—5 — Postulaty pozytywne. Na praktyczną realizację można byłoby liczyć wówczas, gdyby kadra instruktorska posiadała średnie wykształcenie plus roczny kurs pedagogiczny.

LESZEK BOBOWSKI



Sezon lotniczy dozpoczęty.

SEZON ROZPOCZĘTY

W maju, w filii jednego z aeroklubów, nastąpiło uroczyste otwarcie sezonu lotnego. Uroczystość poprzedzona została zebraniem roboczym członków miejscowego aeroklubu. „Bocian" i „Mucha — Standard" poszybowały w powietrze inaugurując intensywne szkolenie pilotów w 1963 roku.

Filia aeroklubu zasługuje na to, by poświęcić jej kilka słów. Po pierwsze dlatego, że powstała niedawno, bo w 1961 roku, po wtóre zaś — jej członkami są ludzie w mundurach, przede wszystkim piloci. Inicjatywa założenia filii aeroklubu powstała u aktywnych jej obecnych członków, oficerów **Wdowczyka, Chreptowicza, Twaroga** i **Góry.** Początkowo było tylko siedemnastu entuzjastów sportu szybowcowego. W 1961 roku dziesięciu oficerów uzyskało tytuł pilota szybowcowego III klasy. Na przełomie lat 1961—1962 członkowie aeroklubu rozpoczynają akcję popularyzacji lotnictwa w terenie. Nawiązano kontakty ze szkołami podstawowymi i licealnymi w mieście oraz sąsiednich miejscowościach. Założono w szkołach kilka kół lotniczych, które przy pomocy członków aeroklubu pracują aktywnie. Koło lotnicze powstało również przy Prezydium Powiatowej Rady Narodowej. Zarząd filii aeroklubu pragnie w najbliższym czasie założyć modelarnię lotniczą przy Domu Kultury.

W ubiegłym roku ilość aktywnych członków filii aeroklubu wzrosła z 17 do 26. Wykonano 533 godziny lotów. Siedmiu oficerów uzyskało poziom pilota szybowcowego III klasy, jeden zaś uzyskał tytuł pilota II klasy. Sześciu pilotów uzyskało wszystkie warunki, jakie są potrzebne do otrzymania tytułu pilota szybowcowego II klasy, brak jednak barografu rejestrującego przewyższenie nie pozwolił dotychczas na załatwienie w związku z tym formalności. Drugą klasę zdobył mjr **Gumiński,** on też w grudniu ubiegłego roku zdobył diament uzyskując przewyższenie ponad 7 200 m.

Na licencję pilota szybowcowego zdali egzaminy między innymi oficerowie: **Wdowczyk, Gumiński, Mickiewicz, Chreptowicz, Twaróg.** Kilku członków skierowano tu na szkolenie z innych aeroklubów.

Zarząd filii aeroklubu stawia przed sobą zadanie, między innymi, zorganizowania w bieżącym roku sekcji spadochronowej. Ponadto zaś planuje się, by trzech pilotów uzyskało uprawnienia instruktorskie, dwóch zdobyło I klasę pilota, ośmiu — II klasę, sześnastu — III klasę pilota szybowcowego.

W niedalekiej przyszłości sprzęt szybowcowy ma się powiększyć o dalsze dwa szybowce.

Nie przypadek sprawił, że prawie osiemdziesiąt procent członków filii aeroklubu to piloci samolotów odrzutowych. Sport szybowcowy pomaga im w udoskonaleniu techniki pilotażu. Jeden z pilotów oświadczył, że szczęśliwie wylądował ze zgaszonymi silnikami samolotu odrzutowego tylko dlatego, iż posiada duże doświadczenie w lataniu na szybowcach. A więc korzyści z uprawiania sportu szybowcowego przez pilotów wojskowych są jak najbardziej wszechstronne.

Jest jeszcze jedna dziedzina, którą się zajmują członkowie miejscowego aeroklubu. Prowadzą mianowicie aktywną pracę w związku z naborem kandydatów do Oficerskich Szkół Lotniczych. Pracę propagandową prowadzą przede wszystkim z takimi uczniami, którzy odpowiadają wszystkim warunkom stawianym przed kandydatami do OSL .Dotychczas na obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego zwerbowano trzech kandydatów. Zaplanowano zwerbować jeszcze kilku kandydatów.

HENRYK SZCZYPEK

Jeden z aktywnych pilotów szybowcowych, członek zarządu, oficer Gumiński. **Foto: Zbigniew Stankiewicz**

ZDOBYWCA ATLANTYKU

IKARUS

Dokończenie

Maszyna była jednak tylko jedną stroną przygotowań. Nie mniej ważne były odpowiednie studia teoretyczne, dla których postarał się o odpowiednie mapy i książki z Paryża. Wiele czasu pochłonęły mu również studia klimatyczne i meteorologiczne rejonu Atlantyku i całej trasy przelotu. Trzeba było także załatwić formalności związane z rekordem. Roboty miał pełne ręce. W końcu — pilot i samolot, który otrzymał na kadłubie i płatach znak rejestracyjny — SP—AJU — byli gotowi.

W wiosenny, pogodny i ciepły poranek 27 kwietnia 1933 roku wystartował z lotniska mokotowskiego po raz drugi do wielkiego lotu, tym razem by zdobyć Atlantyk i rekord. Od Warszawy do St. Louis dzieliła go przestrzeń 6 000 km. Warunki lotu miał dobre. Przez Poznań—Lipsk—Frankfurt nad Menem przeleciał na teren Francji, aby następnie wzdłuż doliny Renu, dotrzeć do Strassburga i stamtąd dolecieć do Lyonu, gdzie kończył się pierwszy etap lotu, który wynosił 1 500 km. Przebył go z przeciętną prędkością 173 kilometry na godzinę.

Jeden dzień trwają w Lyonie formalności związane z próbą bicia rekordu. Polak nie chce wprowadzać w błąd francuskiego komisarza sportowego i mówi, że rekord na trasie do St. Louis zaatakuje w drodze powrotnej. Pogoda tymczasem się psuje i pilot nie spieszy z przebyciem następnego etapu lotu do Casablanki. Niecierpliwość bierze jednak górę; pomimo niezbyt sprzyjających warunków atmosferycznych, decyduje się na dalszy lot. Ta niecierpliwość zostaje jak gdyby ukarana. Niski pułap chmur i deszcz zmuszają go do lądowania... właśnie w Perpignanie.

★

Dalsza droga przez Casablankę do St. Louis nie była wcale łatwa. Samolot mocował się zwycięsko z deszczem i burzą. Pilot nabrał jednak przez to większego zaufania do maszyny, która po przybytym trudzie lśniła nadal czystością i blaskiem barw — wyglądała jak nowa, wzbudzając szczególny podziw cudzoziemców.

I tak oto, w ten sposób polski pilot Stanisław Skarżyński stanął nad brzegiem wielkiego oceanu, gotów do zaatakowania go.

St. Louis pokryła noc. Niebo jasne od blasku księżyca wskazywało na pogodę, wyiskrzone gwiazdami rzucało seledynowe światło na lotnisko, po którym dość silny wiatr roznosił pustynny piasek. pędził go po ziemi, wciskał we wrota hangaru, drzwi i okna budynku portowego. Noc podobna była do wielu innych, jakie bywają w maju w Senegalu. Tym razem jednak miała w sobie coś szczególnego. Nie pamiętano tu od dawna, aby lotnisko było tak ożywione o nocnej porze.

Przez oświetlone okna jednego z pomieszczeń portu lotniczego padały smugi światła na jasną, betonową płytę przed hangarem, na której koło niewielkiego na pozór samolotu turystycznego, uwijała się grupa osób. Specjalną uwagę zwracali w niej: szczupły mężczyzna w kapeluszu, ubrany w zwykły spacerowy garnitur i przewyższający go prawię o głowę wysoki, barczysty człowiek o okrągłej nalanej twarzy. Pierwszym był Polak Skarżyński, drugim Francuz de Vieux — dyrektor filii linii „Aeropostal" w St. Louis, pełniący w tej chwili funkcję komisarza sportowego.

Tę noc z 7 na 8 maja 1933 roku postanowił polski pilot wykorzystać, aby wystartować do lotu przez Atlantyk.

Niełatwo do tego doszło. Kiedy po przybyciu do St. Louis Skarżyński poprosił de Vieux o rozmowę na osobności, zapoznając go ze swym postanowieniem, Francuz wybuchnął jak oparzony, a jego oczy zrobiły się okrągłe ze zdumienia i przerażenia: Jak to? Jak można w takiej łupince lecieć przez ocean?!!

— Jak się pan będzie orientował w locie bez sekstansu, bez radioaparatu? Nie ma pan przecież spadochronu, ani łodzi ratunkowej na wypadek katastrofy!

— To szaleństwo, zupełne szaleństwo! — wyrzucił z siebie jednym tchem.

Cóż miał robić de Vieux wobec tego szalonego, jak mu się stale wydawało zamiaru? Musiał się zgodzić. Żadne późniejsze nawet perswazje nie mogły nic pomóc.

Start wyznaczono na godzinę 23. Samolot RWD-5 bis był gotów. Skarżyński jeszcze raz nagrzał i wypróbował silnik, sprawdził instalację oświetleniową na skrzydłach i statecznika, umieścił w kabinie zaplombowany przez Francuza barograf i pożegnawszy zgromadzoną na lotnisku grupkę ciekawych dał znak, że jest gotów.

Ciężko dudniła maszyna pędząc po gładkiej, ubitej twardym pustynnym piaskiem nawierzchni, by już w połowie lotniska oderwać się od afrykańskiego lądu. Samolot szybko nabierał wysokości. Pełnia księżyca i przejrzystość pustynnego powietrza stworzyła polskiemu pilotowi dobrą widoczność. To go bardziej ośmieliło. Za lotniskiem na wysokości około 2 000 m wziął kurs 240° — na Atlantyk.

Po niecałej godzinie lotu wyłonił się z mgły, którą w tej chwili spostrzegł, biały pas brzegu. Nad ocean wleciał mając po prawej stronie światła Dakaru — po lewej latarnię morską. To było jego ostatnie spojrzenie na stały ląd, którego następnie w czasie dalszego lotu przeszło 20 i pół godziny bardzo pragnął.

Już nad pełnym morzem spotkała go pierwsza niespodzianka — całkowity brak widoczności. Pomimo że dalszy lot odbywa na wysokości 500 metrów, nie widzi ani horyzontu, ani morza. Widok wielkiej wody przykrywa mu mgiełka.

Skarżyński leci na ślepo — na przyrządy. Przygotował się zresztą do tego rodzaju lotów bardzo starannie w Warszawie, przechodząc długi i żmudny kurs.

Noc męczy pilota. Upórczywe wpatrywanie się w przyrządy, walka z sennością wymagają od człowieka niezwykłej woli. Polak nie poddaje się jednak. Zmieniając wysokość w zależności od warunków, ze 100 do 50 metrów, wynajduje sobie zawsze jakieś zajęcie: przemywa oczy wodą, gryzie czekoladę, banany, cukierki i pomarańcze. Nie je nic twardego, gdyż wtedy słyszałby źle pracę silnika. Nie poddaje się też żadnym rozmyślaniom. Bezruch i marzenia nie wpływają bynajmniej dodatnio na walkę z sennością. Pilot o tym wie i stara się utrzymać w ciągłym zajęciu. Od czasu do czasu przepompowuje ręczną pompką benzynę z dolnego zbiornika do górnych, mieszczących się w skrzydłach.

W kabinie jest duszno — czuje, że robi mu się gorąco, rozpina ubranie, zdejmuje kołnierzyk. Pomimo różnych czynności, które sobie wymyśla, całą uwagę skupia na maszynie: wsłuchuje się uważnie w rytm silnika, gdyż zdaje sobie sprawę, że każde najdrobniejsze nawet zaniedbanie i nieuwaga mści się stokrotnie.

Silnik pracuje bez zarzutu. Poprzez ciemności nocy maszyna leci równo i spokojnie.

Czasami, przez ułamek sekundy przychodzi na myśl kraj ojczysty — Warszawa, czasami też przez oka mgnienie staje mu przed oczyma Idzikowski, jego lot...

Skarżyński stara się nie dopuszczać jednak do siebie jakichkolwiek innych myśli — lot pochłania go całkowicie.

Mijają długie godziny nocy.

Nadchodzi świt. Wschód słońca zastaje polskiego pilota na RWD nad chmurami. Słońce ma za sobą i z dołu. Przez chmury przedzierają się gdzieniegdzie różowe promienie. Słoneczny blask przyćmiony woalem obłoków sączy się od spodu niczym światło latarni przysłoniętych krepą. Widok niezwykły i nieco przygnębiający dla samotnego człowieka w samolocie.

Za sobą ma siedem i pół godziny lotu. Nawet nie połowa. Ale była to właściwie najgorsza część lotu, chociaż dopiero jedna trzecia całej trasy.

Chmury pomału rzedną. Pilot widzi teraz ocean. Schodzi niżej, aby zaobserwować po grzywach fal kierunek wiatru. Ulewne deszcze zmuszają go jednak do wyjścia na wysokość 2 500 metrów. Patrząc teraz z wysokości na olbrzymią przestrzeń wody, która rozpościera się przed jego oczyma, niczym bezkresna równina, wydaje mu się, że samolot stoi w miejscu, że wcale nie leci naprzód. Taki lot nuży okropnie wzrok. Polak jest jednakże cierpliwy. Obserwuje uważnie przyrządy, słucha pilnie warkotu silnika.

Około godziny dziesiątej zmęczony wzrok pilota znajduje wśród wielkiej wody małą wysepkę — Roche St. Paul. Spogląda na mapę: — jest już niedaleko lądu Ameryki Południowej.

Obliczenia okazały się dobre. Leci po wyznaczonej trasie. Serce Skarżyńskiego bije już żywiej. Najtrudniejszą część lotu ma już chyba poza sobą; ale nie... kiedy patrzy na spienione fale oceanu, na białe grzywy przewalające się przez ciemną toń, ogarnia go zdenerwowanie.

Może przecież jeszcze nie dolecieć?

Wszędzie, gdzie tylko spojrzeć — woda. A silnik nawali? Wzdrygnął się na tę myśl. Całą siłą woli musi się opanować — skupić. Silnik pracuje jednak bez zarzutu.

W południe RWD-5 bis mija pierwsze spotkane na oceanie statki, które zdążają ku brzegom Brazylii.

Do lądu już niedaleko, pociesza się Skarżyński — jeszcze parę godzin! Byleby tylko wytrzymać do końca. Wzrasta jednak zachmurzenie.

Jeszcze tylko parę godzin.

Wreszcie, poprzez zwały chmur, pilot dostrzega na horyzoncie ciemny pasek, który z każdą minutą lotu staje się coraz bardziej wyraźny — stały ląd.

Około godziny 16-tej polski pilot na polskim samolocie wlatuje nad ziemię brazylijską. Siedemnaście godzin na małym samolocie w bezmiarze powietrza i wody spędził Skarżyński.

Walka człowieka z dwoma żywiołami skończyła się zwycięsko. Polak czuł jak gdyby mu kamień spadł z serca. Zmęczenie momentalnie minęło. Poczuł się tak świeży, jak gdyby co rozpoczynał lot. Pokonał ocean.

SP-AJU przelatuje nad Natalem i Pernambuco... prze dalej naprzód. O godzinie dziewiętnastej trzydzieści, kiedy do zachodu słońca jest jeszcze godzina, polski samolot ląduje na pustym i sennym lotnisku Ameryki Południowej w Maceio.

Skarżyński zdrętwiały wysiada z samolotu i... wypuszcza z kabiny dwie muchy, towarzyszki lotu, które zabrane jeszcze w Perpignan nie chciały w St. Louis w żaden sposób opuścić pilota.

Teraz dopiero czuje się zmęczony, ale z uśmiechem wita pierwszego człowieka na ziemi brazylijskiej — radiotelegrafistę lotniska w Maceio...

★

Przelot Południowego Atlantyku na najmniejszym samolocie, jaki latał w ogóle w przestrzeni, został wykonany. Czynu tego dokonał jako pierwszy na świecie, na polskim samolocie — Polak Skarżyński. 3 582 kilometrowym przelotem przez Atlantyk zdobył Skarżyński międzynarodowy rekord odległości na samolocie lekkim II kategorii (do 450 kG).

W roku 1936 Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała Stanisławowi Skarżyńskiemu za ten wyczyn — Medal Bleriota.

Trasa lotu RWD-5 bis Stanisława Skarżyńskiego: Warszawa — Buenos Aires.

PIERWSZE MIEJSCE

LEON SIWEK

AUTOBUS mknął po asfaltowej szosie. Wewnątrz kilkunastu pasażerów. Wcisnąłem się w ostatnie wolne miejsce i pogrążyłem w myślach. Jechałem do modelarni. Choć musiałem dojeżdżać 12 km, nie opuściłem jeszcze ani jednego dnia zajęć. Koledzy wyśmiewali się ze mnie.

— Jak ci się chce tak jeździć do tego dłubania? — mawiali.

Szczególnie teraz, kiedy za dwa miesiące miałem pierwszy raz startować na zawodach. Przeżywałem to głęboko.

Pamiętam pierwszy dzień pracy w modelarni. Instruktor przyjął mnie chłodno i oschle. Na wiadomość, że dojeżdżam z odległej o 12 km miejscowości, gwizdnął przeciągle. Wtedy to zauważyłem dziewczynę, która tam pracowała. Musiała mieć bardzo silną wolę, aby dać sobie radę wśród trzydziestu chłopaków-modelarzy. Irena budowała redukcyjną „Litkę". Miała złote ręce. Ilekroć chciałem do niej przemówić, zawsze w ostatniej chwili nie dawała mi dojść do słowa.

Na miesiąc przed zawodami mój model „RWD-6" na uwięzi był gotowy. Natychmiast chciałem go oblatać. Ale instruktor kazał poczekać do następnych zajęć. Silnik miałem już dotarty i gotową kolekcję śmigieł. Mimo to zrobiłem jeszcze dwa śmigła o mniejszej niż reszta średnicy, a większym skoku. Niecierpliwiłem się z oblatywaniem. Cellon, jak twierdził instruktor, musi wyschnąć. W rzeczywistości był już suchy.

Tego dnia opuściłem trochę wcześniej modelarnię i udałem się na przystanek. Autobusu jeszcze nie było. Usiadłem na ławeczce koło tablicy z rozkładem jazdy i zacząłem rozmyślać nad udoskonaleniem przerywacza dopływu paliwa do silnika. „Można natychmiast zarobić parę punktów" — pomyślałem — i postanowiłem zastosować przerywacz.

Jest już wpół do ósmej i najwyższy czas iść do szkoły. Nigdy nie ciągnęło mnie do szkoły. Stara, wyświechtana buda, mawiali koledzy. Marzyłem, aby zostać pilotem. Lecz aby nim zostać, trzeba się dużo uczyć. Na razie mogę tylko pilotować model. Ale to już trochę zbliżone do pracy pilota. Nieraz pilotując model na uwięzi zdawało mi się, że jestem pilotem, prawdziwym pilotem. Zdawało mi się, że pilotuję sanitarny samolot. Lecę na pomoc. Gdzieś daleko człowiek oczekuje pomocy. Ode mnie zależy życie tego człowieka. Tak! Ale to tylko efekty mojej bujnej wyobraźni. Muszę czekać. Czekać i uczyć się. Szanować zdrowie. Felek znowu namawiał mnie na palenie papierosów. Miał nawet jakieś tam zagraniczne, chyba bułgarskie. Zapaliłem.

— No „sztachnij" się! — namawiał Felek.

„Sztachnąłem" się. Myślałem, że się uduszę. Moje kaszlanie zagłuszył śmiech Felka. Rzuciłem papierosa, postanawiając nigdy więcej nie brać go do ust.

Po obiedzie udałem się jak zwykle do modelarni. Model stał spokojnie na szafie z narzędziami. Za chwilę jednak ma się wznieść w powietrze. Irena jeszcze nie przyszła. Może dobrze zrobiła. Co będzie jak model nie poleci? Poszedłem w końcu do instruktora, prosząc o paliwo. Musiałem jednak sam je przyrządzić. Gotowego zabrakło. Nie zapomniałem przy okazji rozlać trochę eteru na stół. Instruktor zawsze mawiał, że paliwo jest bezcenne, więc i tym razem nie obeszło się bez kilku nieprzyjemnych słów z jego strony. No, ale czas już na korty. Tenisowe korty doskonale nadawały się na boisko dla modeli. Instruktor mawiał, że nawet bieżnia nie jest lepsza od tych kortów. Delikatnie wziąłem model do jednej ręki, do drugiej butelkę z paliwem i ruszyłem w kierunku kortów. Rozwinąłem linki, zamocowawszy je do orczyka sprawdziłem działanie steru.

— Góra! — krzyknąłem.

— Jest góra! — odpowiedział mechanik

— Dół?

— Jest dół!

— Neutralne?

— Jest neutralne.

Stery działają prawidłowo. Zerwał się lekki wiaterek. Trochę mnie to zaniepokoiło, ponieważ oblatywać powinno się przy bezwietrznej pogodzie, ale postanowiłem nie zmieniać swojej decyzji. Zauważyłem, że przyszła Irena. „Rozmyśliła się" — pomyślałem, lecz natychmiast całą uwagę skupiłem na modelu. Mechanik kręcił już śmigłem. Wyprostowałem nieco rękę zostawiając pewien kąt w łokciu jako „amortyzator". Z przerażeniem stwierdziłem, że trzęsie mi się ręka. Instruktor zawsze tłumaczył, że nie można startować jeśli się trzęsie ręka. „Bzdura" — pomyślałem. Wreszcie zaskoczył silnik. Przypomniałem sobie wskazówki instruktora, lecz nie było nawet mowy, abym mógł do nich zastosować. Kierowałem się własnym instynktem z oczami wlepionymi w model.

Nareszcie. Ruszył z miejsca, bierze rozbieg... ale co to, nie odrywa się od ziemi! Dlaczego? Zadaję sobie gorączkowe pytanie. Model po przekołowaniu około czterech metrów powinien wznieść się w powietrze. Przejechał już o centymetr. Będzie już wnet jedno okrążenie! około dziesięć metrów i nie uniósł się nawet Nagle ogarnia mnie wielka radość. Wzniósł się w powietrze! Niezapomniane chwile!

Ale radość trwa bardzo krótko. Za chwilę model znów dotknął kołami ziemi, choć obroty silnika wcale nie zmniejszyły się. Kołuje dalej. I znów w tym samym miejscu co przed chwilą wzbija się w powietrze, ale po to tylko, aby po paru metrach swobodnie lądować. Trzecie okrążenie to samo. Czwarte analogiczne do poprzednich.

Zrozumiałem, że albo obroty silnika są za małe, albo model za ciężki. W powietrze wznosił się tylko w tym momencie, gdy był ustawiony pod wiatr.

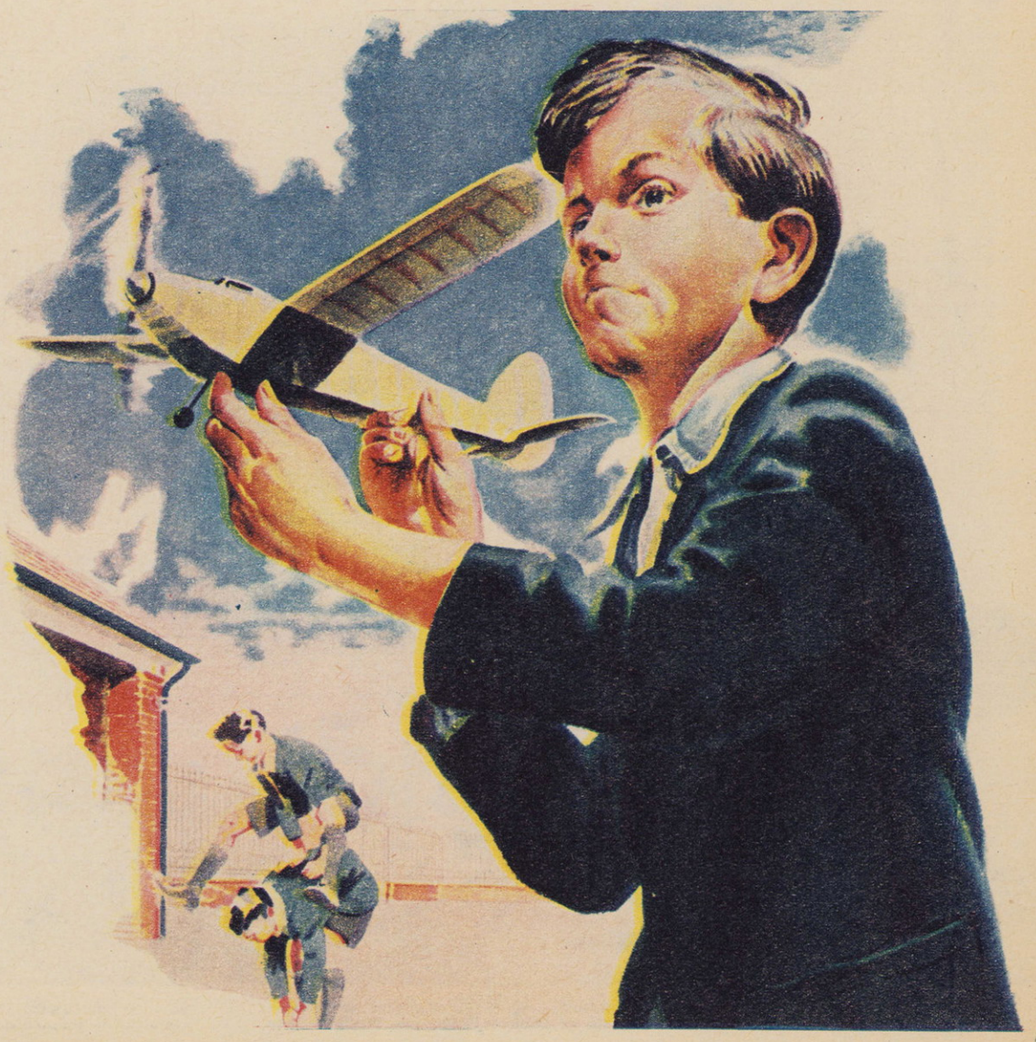
Należało dokonać pewnych przeróbek. Ale w jaki sposób? Mocy silnika nie mogę już zwiększyć. Silnika też zmienić nie mogę. Pozostało jedynie usunąć wszystkie zbyteczne elementy z modelu, aby nieco zmalał jego ciężar. Lecz to nie było takie łatwe, jakby się na pierwszy rzut oka wydawało. Wykonując model jeszcze przed oblataniem starałem się o to, aby był jak najlżejszy. Nie wiedziałem co robić. Chciałem startować. Włożyłem tyle pracy w model i teraz wszystko na nic. Uwagę moją zwróciło śmigło. Zwróciłem się do instruktora czy pomogłaby zmiana skoku śmigła. Instruktor nie bardzo przewidywał poprawę.

Miałem dopiero startować pierwszy raz. Nie wiedziałem jeszcze co ogarnia człowieka po zdobyciu sukcesu. Nie czułem tego co czują ci, do których są skierowane oklaski i owacje. Tak, to wszystko miałem jeszcze przed sobą. Nie myślałem też o wielkich sukcesach. Marzenia moje były skromne: uplasować się gdzieś w środku. Bałem się jedynie ostatniego miejsca. Doskonale zdawałem sobie sprawę, że ktoś przecież musi być ostatni i że są nimi przeważnie debiutanci. Lecz wszystko to prysło jak bańka mydlana. Nie mogłem startować! Była to koszmarna rzeczywistość.

Z wielkim zapałem wziąłem się do wykonania nowego śmigła. Poprosiłem instruktora o wymiary. Wykonałem szablon i po odrysowaniu konturów przyszłego śmigła wziąłem do ręki tarnik i zacząłem z taką zajadłością piłować, że o mało się nie skaleczyłem. Po upływie dwóch godzin śmigło zaczęło przybierać realne kształty. Po wykończeniu śmigła razem z instruktorem obliczyliśmy jego skok. Był nieco większy od skoku w śmigle poprzednim.

Założyłem nowe śmigło i natychmiast puściłem silnik w ruch. Trzymając model w jednej ręce, drugą regulując dopływ paliwa i kompresję, wyczuwałem nienormalne drgania silnika. Silnik pracował równomiernie bez „skoków" i „kichania". I choć wył szalenie, nie byłem jednak zadowolony z jego mocy.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



Prawo przedruku zastrzeżone

Samolot szkolny Bartel M-5B

WERSJĄ rozwojową opracowaną w 1930 roku w oparciu o konstrukcję samolotu Bartel M-5A („SP" Nr 25 z 1956) był samolot szkolno-przejściowy Bartel M-5B. Konstruktor tego samolotu inż. Ryszard Bartel wyposażając tę wersję w silnik rzędowy SPA o mocy 200 KM (silnik chłodzony cieczą) badał możliwość zastosowania najkorzystniejszego układu napędowego.

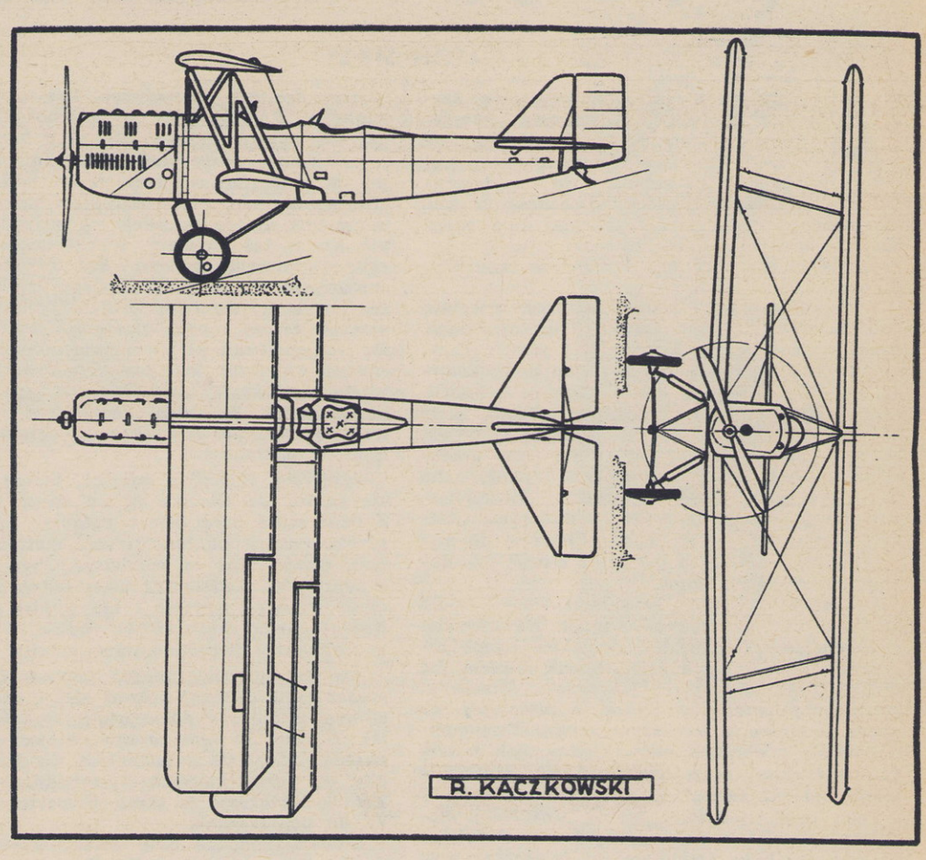
Układ chłodzenia cieczy z chłodnicą mieszczącą się w obrysie silnika SPA zmniejszał opór czołowy i obniżał jednocześnie ciężar instalacji chłodzącej. Konstrukcyjne i wytrzymałościowe rozwiązanie płatowca, przewidujące możliwość stosowania silników w zakresie 180—300 KM, pozwalało przeanalizować szereg jednostek napędowych.

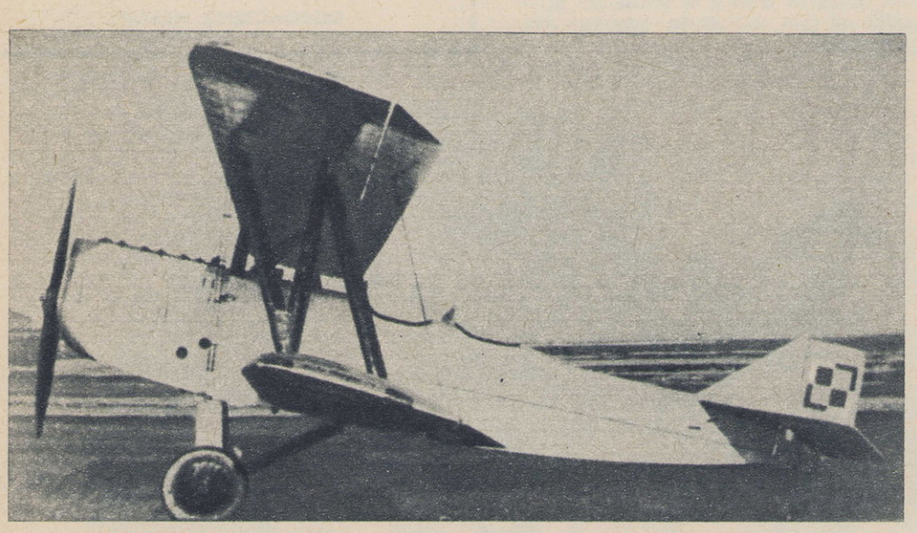
Samolot Bartel-5B był dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji mieszanej. Kadłub spawany z rur stalowych w układzie kratownicy przestrzennej oprofilowany podłużnicami drewnianymi. Całość była kryta płótnem, a w części podwoziowej i silnikowej blachę aluminiową. Usterzenie konstrukcji drewnianej — kryte sklejką i płótnem. Płaty dzielone. Konstrukcja skrzydeł drewniana, dwudźwigarowa z kesonem sklejkowym i pokryciem płóciennym. Profil Bartel-37 IIA. W skrzydłach górnych dwa opadowe zbiorniki paliwa. Płaty rozparte stalowymi zastrzałami o kroplowym przekroju. Podwozie główne zastrzałowe z amortyzacją olejowo-powietrzną. Płoza ogonowa amortyzowana sznurem gumowym. Napędy linkowe.

Silnik SPA o mocy 200 KM wyposażony był w dwułopatowe, drewniane śmigło produkcji krajowej firmy Szomański.

Mimo doskonałych własności lotnych i pozytywnego orzeczenia IBTL samolot Bartel M-5B był użytkowany tylko w znikomej liczbie maszyn. Badany w locie przez IBL, z różnymi typami silników, najlepsze osiągi wykazał z silnikiem SPA o mocy 200 KM. Dalsza wersja tego samolotu z innym silnikiem nosiła oznaczenie BM-5C.

RYSZARD KACZKOWSKI





DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 11,20 m, długość — 7,82 m, wysokość — 3,20 m, pow. nośna — 31,00 m², pow. usterzenia poziomego — 3,15 m², pow. usterzenia pionowego — 1,68 m². Ciężar własny — 906,5 kG, ciężar użyteczny: paliwo — 176 kG, olej — 20 kG, ciecz chłodząca — 31,5 kG, załoga — 160 kG, ciężar w locie 1 294 kG, obciążenie pow. — 41,75 kG/m², obciążenie mocy — 5,89 kG/KM, prędkość maksymalna — 162 km/h, pułap — 3 480 m, czas wznoszenia na 3 000 m — 31 min 46 sek., prędkość wznoszenia na 1 000 m — 2,2 m/sek.

ZDJĘCIA UZUPEŁNIAJĄCE DO CYKLU

Samolot myśliwski PZL-6 z silnikiem „Jupiter". Zdjęcia archiwalne
Zdjęcia ze zbiorów Tadeusza Węglewskiego

Samolot myśliwski inż. Piotra Tułacza, dyrektora Wielkopolskiej Fabryki „Samolot" w Poznaniu.

POCZTA LOTNICZA

„PEDAŁOWCE"

Zdzisław Synowiec — Łubowo, woj. koszalińskie, Feliks Świerczyński — Nobliny, woj. koszalińskie. Dwa, jak kropla wody, podobne do siebie listy. Oba z prośbami, by przysłać autorom tych listów modele samolotów „Iskra" i „MD-12F"". „Modele" te mają być poruszane pedałami, jednoosobowe i z kółkami gumowymi, żelaznymi, drewnianymi lub od wózka dziecinnego. Ponadto o określonych rozmiarach itp.

Niestety, Drodzy Chłopcy, redakcja nie wysyła ani takich, ani żadnych innych modeli samolotów, z tego choćby powodu, że ich nie posiada. Nie mamy natomiast nic przeciwko temu byście sami, ale koniecznie pod opieką starszego brata czy kolegi, a nawet swego tatusia, zaczęli majstrować i robić sobie jeżdżące pojazdy-samoloty, napędzane za pomocą przekręcania pedałów.

NA ZAWODOWEGO

Wojciech Majewski — Wrocław. Nie bardzo wiemy z przysłanego do nas listu o co Wam właściwie chodzi. Jako uczeń Zasadniczej Szkoły Metalowej i mieszkaniec internatu Technikum Budowy Silników Lotniczych powinniście wiedzieć, że w tejże szkole znajduje się również 3-letnie Technikum Młodzieżowe o kierunku: budowa osprzętu samolotu dla absolwentów właśnie 3-letnich Zasadniczych Szkół Zawodowych. Zdobędziecie tam nie tylko wymarzone kwalifikacje mechanika lotniczego, ale nawet technika.

W wojsku „na zawodowego" można zostać też po odbyciu zasadniczej służby wojskowej (w czasie której zdobyć jednak musicie kwalifikacje podoficera), a nie tylko po szkole oficerskiej, jak sądzicie. Zależy to jednak wiele od Was samych, od Waszych kwalifikacji zawodowych, pracy z podwładnymi itp.

KSIĄŻKA ZA ZALICZENIEM POCZTOWYM

Wacław Trepkowski — Włocławek, woj. bydgoskie; Zenon Łoguński — Świdnica, woj. wrocławskie; Kazimierz Gawron — Zgierz, woj. łódzkie; Jan Jasiński — Kazimierz Dolny, woj. lubelskie; Stanisław Zołnowski — Zakopane, woj. krakowskie; Stefania Zombkowa — Sosnowiec, woj. katowickie; Stanisław Wilczewski — Łowicz, woj. łódzkie; Grzegorz Familia — Rzeszów. Nie zajmujemy się sprzedażą ani wysyłką książek, nawet lotniczych. Można je natomiast otrzymać, o ile jeszcze są w sprzedaży, za zaliczeniem pocztowym w jednej z księgarń wysyłkowych. Trzeba tylko przesłać zamówienie na kartce pocztowej, podając na niej autorów i tytuły interesujących Was książek. Oto adresy: **Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa, ul. Nowolipie 4; Księgarnia Wysyłkowa „Oświata" — Warszawa, Plac Dąbrowskiego 8; Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14.**

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Adam Flieger — Brójce, woj. zielonogórskie. O zwolnienie ze szkolnego obozu Przysposobienia Wojskowego w wypadku szkolenia się w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego na skoszarowanych obozach można ubiegać się w dyrekcji macierzystej szkoły, u prowadzącego zajęcia w ramach PW oraz w Wojskowej Komendzie Rejonowej, której podlega szkoła po linii Przysposobienia Wojskowego.

Stały Czytelnik z woj. katowickiego. Wszystkich interesujących Was szczegółów dowiecie się w najbliższym Wam, jak piszecie, Aeroklubie Gliwickim. Podajemy adres: Gliwice, Lotnisko.

Edward Szczepaniak i Bogdan Siwoń — Szczecin. Dane samolotów wymienionych w liście drukowaliśmy już w poprzednich rocznikach naszego tygodnika (działy: „Konstrukcje zagraniczne" i „Ciekawe konstrukcje lotnicze"). Polecamy również książki: „Rozpoznawanie samolotów, szybowców i śmigłowców" oraz „Przegląd samolotów myśliwskich".

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Z okazji wystrzelenia w Kosmos międzyplanetarnej stacji automatycznej „Łuna-4" wydano w Związku Radzieckim pamiątkowy znaczek o wartości nominalnej 6 kopiejek.

Znaczek przedstawia symbolizowany rysunek rakiety nośnej zbliżającej się do Księżyca, na którym widnieje proporzec z herbem ZSRR, wystrzelonym na Księżyc jeszcze w roku 1959 przez rakietę księżycową „Łunnik-2".

Znaczek wykonano w kolorach: czerwonym (rakieta i proporzec), niebieskim (Księżyc i gwiazdy) oraz czarnym (tło). Wydano go zarówno w edycji ząbkowanej jak i niezą bkowanej, o wymiarach obrazka 26x48 mm.

Bogusław Kurowski

Lamus

SAMOLOT WOJSKOWY „AVRO 504" WIELKA BRYTANIA

„AVRO-504" był samolotem, który w latach I wojny światowej był budowany w największej ilości ze wszystkich istniejących typów. Ogółem wyprodukowano 8 340 szt. Twórcą samolotu był słynny angielski konstruktor i przemysłowiec Sir Alliot Verdon-Roe, który do prac nad typem „504" przystąpił w kwietniu 1913 r.

Samolot początkowo używany był do latania sportowego i szkolnego, gdy jednak wybuchła wojna, przystosowano go również do zadań bombowych. Najsłynniejszą wyprawą bombową „Avro 504" był nalot na zakłady sterowcowe hr. Zeppelina w Fiedrichshafen nad jeziorem Bodeńskim, w którego wyniku jeden sterowiec został zniszczony i zdemolowana została kompletnie wytwórnia wodoru. Po wojnie duża ilość samolotów dostosowana została do celów szkoleniowych, przewozu poczty itp.

Pod względem konstrukcyjnym „Avro-504" reprezentował klasyczne rozwiązanie dwupłata zaopatrzonego w stójki międzypłatowe i usztywnienia w postaci linek stalowych. W kadłubie znajdowały się dwa miejsca, jedno ze drugim. Podwozie składało się z dwóch kół amortyzowanych linami gumowymi, płozy ogonowej i charakterystycznej płozy przedniej, mającej chronić konstrukcję od następstw lądowania z opóźnionym ściągnięciem drążka. Usterzenie ogonowe składało się z prostokątnego statecznika i steru poziomego oraz płytowego usterzenia pionowego (kierunkowego). Uzbrojenie stanowił 1 karabin maszynowy Lewis lub Vickers 7,62 mm i 4 bomby po 9 kG. Napęd stanowił rotacyjny 9-cylindrowy silnik gwiazdowy Gnome Monosonpape o mocy 100 KM, stosowane jednak były i inne silniki o mocy od 80 do 150 KM.

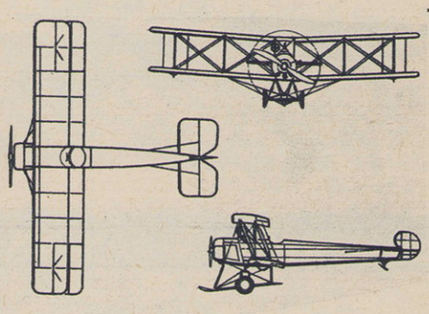
DANE TECHNICZNE

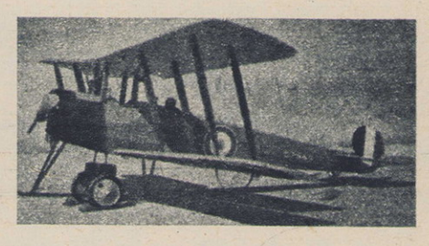
Wymiary: Rozpiętość — 10,97 m, długość — 8,96 m wysokość — 3,17 m.

Ciżary: Ciężar własny — 498,8 kG, ciężar użyteczny — 204 kG, ciężar max. do startu — 816,1 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 130,3 km/h, prędkość wznoszenia (średnia) — 2,54 m/sek, pułap — 3 962 m, długotrwałość — 3 h.

(R. .W.)

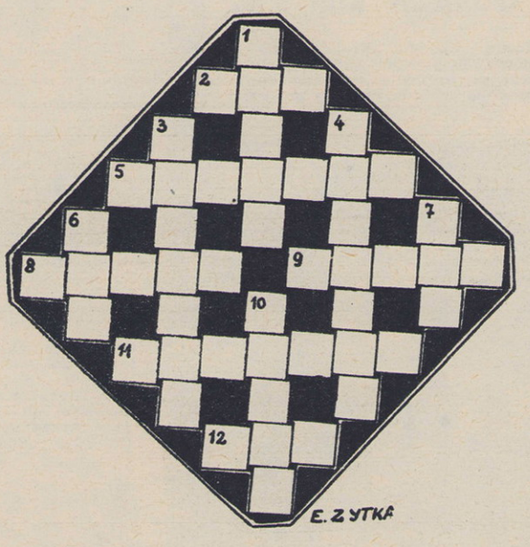




KRZYŻÓWKA LOTNICZA

POZIOMO: 2 — samobieżna wyciągarka produkcji polskiej, 5 — osłona aerodynamiczna lub głowy pilota, 8 — aerostat, 9 — dowódca sterowca angielskiego R-34, który w roku 1919 dwukrotnie przebył północny Atlantyk (litery: C,S,T,T,O), 11 — otwór w górnej części czaszy, ustatecznijący opadanie spadochronu, 12 — Międzynarodowa Federacja Lotnicza (skrót).

PIONOWO: 1 — urządzenie, w którym sztucznie wytworzony strumień gazu opływa model samolotu, 3 — telefon pokładowy, służący do porozumiewania się członków załogi, 4 — spadochroniarz, 6 — skandynawskie linie lotnicze, 7 — 10×10 lub wersja „Muchy", 10 — inaczej zakręt.



Opracował
Edward ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 30.VI 1963 r. rozlosowane zostaną nagrody książkowe.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok nr 8, wyłącznie na kartkach pocztowych, z dopiskiem „Krzyżówka Lotnicza".

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

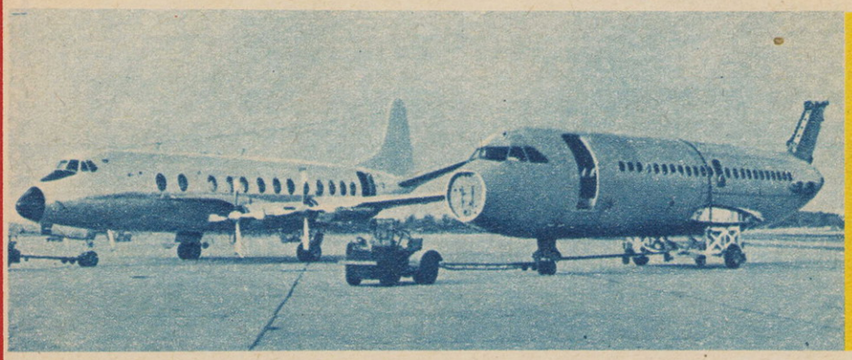
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł; rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 7. VI. 1963 r. Zam. 3936 L-91

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

JESZCZE W BUDOWIE



Konfrontacja dwóch typów: z lewej — angielski turbośmigłowy „Viscount 810", z prawej — jego następca, BAC „One-Eleven", będący dopiero w budowie. Ma to być jeden z najnowocześniejszych samolotów pasażerskich świata.

Foto: „Interavia"

Z wysokości 9 kilometrów

Tak wygląda wyspa Stewart, atoli na Oceanie Spokojnym w grupie wysp Salomona, sfotografowany z wysokości 9 000 metrów z samolotu Vickers „Valiant".

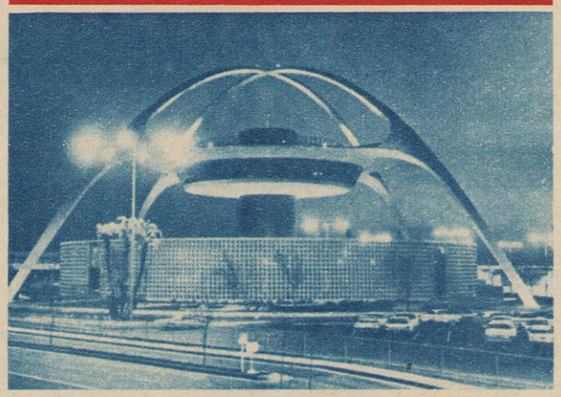
Foto: „Esso Air World"

„SKYWAGON" — AMFIBIA

Cessna-185 „Skywagon", taka jaką dysponuje pogotowie lotnicze na warszawskim Gocławiu, może również posiadać podwozie typu amfibii (pływaki i koła jednocześnie). Na zdjęciu — „Skywagon" amfibia w locie.

Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"

ORYGINALNA BUDOWLA



W porcie lotniczym Los Angeles zwraca uwagę oryginalną formą swej konstrukcji budowla, w której mieści się m. in. restauracja oraz ogromny taras, z którego roztacza się piękny widok na lotnisko. Budowla ta znajduje się w środku olbrzymiego parkingu samochodowego na 5 000 aut.

Foto: „Shell Aviation News"

DZIELNY RATOWNIK

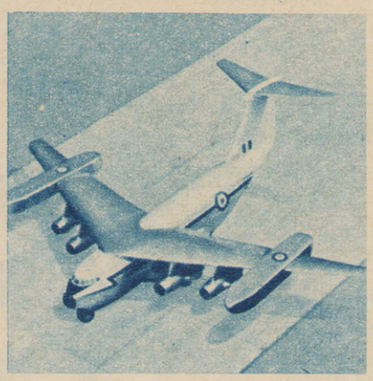
Na pokład tonącego francuskiego trawlera opuszcza się z angielskiego śmigłowca ratownik, aby zabrać ze sobą do śmigłowca dwóch rannych marynarzy. Akcja udała się.

W GÓRACH KIRGIZJI

W radzieckiej Kirgizji, „krainie górskiego słońca": śmigłowiec sanitarny Mi-4 wylądował w jednej z górskich dolin, aby zabrać do szpitala chorego pasterza.

Foto: „Sowietskij Soju:"

TRANSPORTOWIEC



Dla lotnictwa brytyjskiego budowany jest w zakładach Hawker Siddeley nowy typ odrzutowego samolotu transportowego, dysponującego skróconym startem. Bazowany on jest na znanym już AW-681. Na zdjęciu: Model samolotu.

Foto: „Hawker Siddeley Review" (2)